MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

NPCF-CFRP

MARINHA DO BRASIL

JR/MA/20
010

CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

PORTARIA Nº 6 /CFRP DE 30 DE MARÇO DE 2010.

Aprova as Normas e Procedimentos para a Capitania Fluvial (NPCF) na área de jurisdição da Capitania Fluvial do Rio Paraná.

O CAPITÃO DOS PORTOS DO RIO PARANÁ, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e de acordo com o que dispõe as Normas Orientadoras para as Capitanias - NORIP, aprovadas pela Portaria nº 29, de 30 de março de 2005, do Diretor de Portos e Costas, resolve:

Art. 1º Aprovar as Normas e Procedimentos para a Capitania Fluvial (NPCF) na área de jurisdição da Capitania Fluvial do Rio Paraná, que a esta acompanham.

Art. 2º As próximas alterações, acréscimos e cancelamentos de folhas destas Normas serão efetuadas, quando necessário, por meio de Folhas de Distribuição de Modificação (FDM), emitidas e validadas por Ato Normativo específico desta Capitania ratificado pelo Comandante do 5º Distrito Naval, após submetidas à Diretoria de Portos e Costas, conforme previsto na NORIP.

Art. 3º Esta portaria entra em vigor na presente data.

ALBERTO JOSÉ PINHEIRO DE CARVALHO
Capitão-de-Fragata
Capitão dos Portos
ASSINADO DIGITALMENTE

RATIFICADO: Em de de 2010.

CONFERIDO	DATA
AJUDANTE	26/03
SECOM	23/03
ORIGEM CF-20	23/03/10
DIGITADOR	23/3/10

ARTHUR PIRES RAMOS
Vice-Almirante
Comandante
ADRIANO PIRES DA CRUZ
Capitão-Tenente
Assistente
AUTENTICADO DIGITALMENTE

Distribuição:
Com5ºDN, DPC, DelGuaira, CF-20 e Arquivo.

63231.000169/2010-46

CAPÍTULO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

SEÇÃO I

ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

1.1. PROPÓSITO

Esta publicação tem o propósito de consolidar as Normas e Procedimentos específicos para a jurisdição da Capitania Fluvial do Rio Paraná e da Delegacia Fluvial de Guaíra, complementando a Legislação em vigor, de forma a atender às especificidades regionais e uniformizar os procedimentos na área de jurisdição.

Estas Normas não repetem o conteúdo das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) que são de conhecimento obrigatório por todos aqueles que se fazem às águas para navegar, sejam profissionais ou amadores.

1.2. RECOMENDAÇÕES

Recomenda-se a leitura atenta das seguintes NORMAM, aplicáveis à área de jurisdição desta Capitania, especialmente os capítulos em destaque:

1.2.1 - NORMAM-2: NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR:

a) Capítulo 02: Inscrição, registros, marcações, nomes e cores de embarcações, número de identificação de navios e registro especial brasileiro;
b) Capítulo 03: Construção, alteração, reclassificação e regularização de embarcações;
c) Capítulo 04: Material de segurança para as embarcações;
d) Capítulo 08: Vistorias e certificação;
e) Capítulo 10: Navegação de travessia; e
f) Capítulo 11: Regras especiais para evitar abalroamento na navegação interior.

1.2.2 - NORMAM-03: NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA AMADORES, EMBARCAÇÕES DE ESPORTE E/OU RECREIO E PARA CADASTRAMENTO E FUNCIONAMENTO DAS MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS.

a) Capítulo 01 - Considerações Gerais – Definições;
b) Capítulo 02 - Inscrição, Registro, Marcações e nomes de Embarcações;
c) Capítulo 03 - Da Construção e Certificação da Embarcação;
d) Capítulo 04 - Normas e Materiais de Segurança e Navegação para Embarcações; e
e) Capítulo 06 - Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas. .

1.3 - COMPOSIÇÃO E JURISDIÇÃO

A Capitania Fluvial do Rio Paraná (CFRP) é composta por sua sede situada na cidade de Foz do Iguaçu, PR e pela Delegacia Fluvial em Guaíra (DelGuaíra), Organização Militar subordinada, que tem sua sede localizada na cidade de Guaíra - PR.

Sua atuação jurisdicional estende-se sobre 358 municípios no estado do Paraná e três municípios no estado do Mato Grosso do Sul, englobando aproximadamente 90% do estado do Paraná.

Área 1

A área de jurisdição da sede da Capitania Fluvial do Rio Paraná abrange as águas sobre os rios limítrofes com Argentina e com o Estado de Santa Catarina até o limite do município de Agudos do Sul, e sobre o Rio Paraná até o município de Marechal Cândido Rondon, sendo que sua jurisdição compreende os seguintes municípios: Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Altamira do Paraná, Ampere, Anahy, Antônio Olinto , Arapoti, Arapuã, Araucária, Ariranha do Ivaí, Balsa Nova, Barbosa Ferraz, Barracão, Bela Vista do Carobá, Bituruna, Boa Esperança, Boa Esperança do Iguaçu, Boa Ventura do São Roque, Boa Vista da Aparecida, Bom Jesus do Sul, Bom Sucesso do Sul, Braganey, Cafelandia, Campina da Lagoa, Campina do Simão, Campo Bonito, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Campo Mourão, Cândido de Abreu, Candoi, Cantagalo, Capanema, Capitão Leônidas Marques, Carambeí, Cascavel, Castro, Catanduvas, Cerro Azul, Céu Azul, Chopinzinho, Clevelândia, Contenda, Corbélia, Coronel Domingos Soares, Coronel Vivida, Corumbataí do Sul, Cruz Machado, Cruzmaltina, Cruzeiro do Iguaçu, Diamante do Oeste, Diamante do Sul, Dois Vizinhos, Doutor Ulisses, Enéas Marques, Entre Rios do Oeste, Espigão Alto do Iguaçu, Faxinal, Fernandes Pinheiro, Flor da Serra do Sul, Foz do Iguaçu, Foz do Jordão, Francisco Beltrão, General Carneiro, Godoy Moreira, Goioxim, Grandes Rios, Guaraniaçu, Guamiranga, Guarapuava, Honório Serpa, Ibema, Iguatu, Imbaú, Ibituva, Inácio Martins, Ipiranga, Irati, Iretama, Itaipulândia, Itapejara do Oeste, Itaperusu, Ivaí, Ivaiporã, Jaguariaíva, Jardim Alegre, Juranda, Lapa, Laranjal, Laranjeiras do Sul, Lidianóplis, Lindoeste, Luiziana, Lunardelli, Mallet, Mamborê, Mangueirinha, Manoel Ribas, Manfrinópolis, Marechal Cândido Rondon, Mariópolis, Marmeleiro, Marquinho, Matelândia, Mato Rico, Medianeira, Missal, Nova Aurora, Nova Cantu, Nova Esperança do Sudoeste, Nova Laranjeiras, Nova Prata do Iguaçu, Nova Santa Rosa, Nova Tebas, Ortigueira, Ouro Verde do Oeste, Palmas, Palmeira, Palmital, Pato Bragado, Pato Branco, Paula Freitas, Paulo Frontin, Pérola do Oeste, Piên, Pinhal de São Bento, Pinhão, Piraí do Sul, Pitanga, Planalto, Ponta Grossa, Porto Amazonas, Porto Barreiro, Porto Vitoria, Pranchita, Prudentópolis, Quatro Pontes, Quedas do Iguaçu, Quitandinha, Ramilândia, Ranho Alegre do Oeste, Realeza, Rebouças, Renascença, Reserva, Reserva do Iguaçu, Rio Azul, Rio Negro,Rio Bonito do Iguaçu, Rio Branco do Ivaí, Rio Branco do Sul, Roncador, Rosário do Ivaí, Salgado Filho, Salto do Lontra, Santa Helena, Santa Isabel do Oeste, Santa Lúcia, Santa Maria do Oeste, Santa Tereza do Oeste, Santa Terezinha de Itaipu, Santo Antônio do Sudoeste, São João, São João do Ivaí, São João do Triunfo, São Jorge do Oeste, São José da Boa Vista, São José das Palmeiras, São Mateus do Sul, São Miguel do Iguaçu, São Pedro do Iguaçu, Saudade do Iguaçu, Sengés, Serranópolis do Iguaçu, Sulina, Teixeira Soares, Telêmaco Borba, Tibagi, Toledo, Três Barras do Paraná, Turvo, Ubiratã, União da Vitória, Ventania, Vera Cruz do Oeste, Verê, Virmond e Vitorino; e

A jurisdição da sede da Delegacia Fluvial de Guaíra, tem seus limites estendidos sobre o Rio Paraná no trecho compreendido entre os municípios de São Pedro do Paraná e Mercedes, sobre o Rio Piquiri no trecho compreendido entre o município de Guaíra até o município de Ubiratã, sobre o Rio Ivaí no trecho compreendido entre o município de Godoy Moreira até a foz do Rio Paraná e abrange, ainda, os seguintes municípios: Abatiá, Alto Paraná, Alto Piquiri, Altônia, Amaporã, Ângulo, Apucarana, Arapongas, Araruna, Assaí, Assis Chateaubriand, Astorga, Atalaia, Bandeirantes, Barra do Jacaré, Bela Vista do Paraíso, Bom Sucesso, Borrazópolis, Brasilândia do Sul, Cafeara, Cafezal do Sul, Califórnia, Cambé, Cambira, Carlópolis, Cianorte, Cidade Gaúcha, Colorado, Congoinhas, Conselheiro Mairinck, Cornélio Procópio, Cruzeiro do Oeste, Cruzeiro do Sul, Curiúva, Douradina, Doutor Camargo, Eldorado(MS), Engenheiro Beltrão, Esperança Nova, Farol, Fênix, Figueira, Floraí, Floresta, Florestópolis,

Flórida, Formosa do Oeste, Francisco Alves, Goioerê, Guaíra, Guairaçá, Guapirama, Guaporema, Guaraci, Ibaiti, Ibiporã, Icaraíma, Iguaraçu, Indianópolis, Iporã, Iracema do Oeste, Itaquiraí (MS), Itauna do Sul, Ivaté, Ivatuba, Jaboti, Jaguapitã, Jandaia do Sul, Janiópolis, Japira, Japurá, Jataizinho, Jesuítas, Joaquim Távora, Jundiaí do Sul, Jussara, Kaloré, Loanda, Lobato, Londrina, Mandaguaçu, Mandaguari, Maria Helena, Marialva, Marilândia do Sul, Mariluz, Marimbondo, Maringá, Maripá, Marumbi, Mauá da Serra, Mercedes, Mirador, Miraselva, Moreira Sales, Mundo Novo(MS), Munhoz de Melo, Nossa Senhora das Graças, Nova Aliança do Ivaí, Nova América da Colina, Nova Esperança, Nova Fátima, Nova Londrina, Nova Olímpia, Nova Santa Bárbara, Novo Itacolomi, Ourizona, Paiçandu, Palotina, Paraíso do Norte, Paranacity, Peabiru, Perobal, Pérola, Pinhalão, Pitangueiras, Planaltina do Paraná, Porto Rico, Prado Ferreira, Presidente Castelo Branco, Quarto Centenário, Quatiguá, Querência do Norte, Quinta do Sol, Rancho Alegre, Reserva do Iguaçu, Ribeirão do pinhal, Rio Bom, Rolândia, Rondon, Sabáudia, Salto do Itararé, Santa Amélia, Santa Cecília do Pavão, Santa Cruz do Monte Castelo, Santa Fé, Santa Isabel do Ivaí, Santa Mônica, Santana do Itararé, Santo Antônio da Platina, Santo Antônio do Paraíso, São Carlos do Ivaí, São Jerônimo da Serra, São João do Caiuá, São Jorge do Ivaí, São Jorge do Patrocínio, São Manoel do Paraná, São Pedro do Ivaí, São Pedro do Paraná, São Sebastião da Amoreira, São Tomé, Sapopema, Sarandi, Sertanópolis, Siqueira Campos, Tamarana, Tamboara, Tapejara, Tapira, Terra Boa, Terra Roxa, Tomazina, Tuneiras do Oeste, Tupãssi, Umuarama, Uniflor, Uraí, Vila Alta, Xambrê e Wenceslau Bráz.

Área 2

Não há, na jurisdição da Capitania Fluvial do Rio Paraná e Delegacia Fluvial de Guaíra, áreas classificadas como tipo “Área 2”.

1.4 - ATENDIMENTO AO PÚBLICO

1.4.1 - Capitania Fluvial do Rio Paraná:

1.4.1.1 – Na sede da CFRP, em Foz do Iguaçu:

O horário de atendimento ao público realizado nos seguintes horários a seguir:

a) Divisão de Segurança do Tráfego Aquaviário, das 08:00h às 11:45h, de segunda à sexta-feira;

b) Divisão de Ensino Profissional Marítimo, das 08:00h às 12:00h e de 13:30h às 16:30hs, de segunda à sexta-feira; e

c) Serviço de Recrutamento Distrital, das 08:00h às 12:00hs e de 13:30h às 16:30hs, de segunda à sexta-feira. O telefone geral é (45) 3523-2332 e o fax geral é (45) 3574-1399, o fax para despachos é o (45) 3523-1574 e o endereço eletrônico é secom@cfrp.mar.mil.br. fax SECOM - (45) 3523-2332, ramal 211.

O endereço para correspondência: Rua Barão do Rio Branco, 170 - Centro - Foz do Iguaçu, PR - CEP: 85851-310.

A Capitania mantém escuta permanente no VHF canal 16, na freqüência de 156.8 MHz.

As provas para Amador serão aplicadas na CFRP e serão realizadas nas salas de aula da Escola de Fluviários de Foz do Iguaçu, na última quarta-feira do mês, às 14:00 horas. As orientações aos candidatos estão contidas na Ordem Interna sobre Aplicação de Provas para Amadores da CFRP.

As provas também poderão ser realizadas na CFRP através do Sistema PROVAET, em datas flexíveis, a serem agendadas com antecedência mínima de um dia.

1.4.1.2 – Fora da CFRP

Fora da sede do CFRP, poderá ocorrer a aplicação de Provas para Amadores, como forma de facilitar o atendimento ao público de cidades mais distantes.

Os seguintes procedimentos serão observados para a solicitação da prova para Amadores nos municípios de sua jurisdição:

1 - A aplicação de provas poderá ser realizada em dia, hora e locais previamente definidos pela Capitania Fluvial do Rio Paraná, após análise das solicitações encaminhadas, bem como das disponibilidades de meios, pessoal e recursos financeiros;

2 - A consulta de solicitação para aplicação de provas fora do município de Foz do Iguaçu deverá ser encaminhada à CFRP pelo organizador da Prova. Os detalhes serão informados por telefone e/ou fax, após o recebimento da solicitação, sendo necessária a apresentação de toda documentação, constante do modelo de requerimento do amador; e

3 - As taxas devidas devem ser recolhidas em qualquer agência bancária, de acordo com as normas em vigor. Não serão aceitos pagamentos de qualquer espécie na Capitania.

1.4.2 - Delegacia Fluvial de Guairá

1.4.2.1 - Na Delegacia Fluvial de Guaíra:

O horário de atendimento ao público é das 09:00 às 12:00h e das 14:00 às 16:00h, de segunda à sexta-feira. O telefone geral é (44) 3642-1166, o fax para despacho é o (44) 3642-1606 e o endereço eletrônico é **secom@dlguaira.mar.mil.br**.

O endereço para correspondência é Praça Presidente Dutra, 88 – Guaíra, PR - CEP: 85980-000.

A Delegacia mantém escuta permanente no VHF canal 16.

As provas para Amador serão aplicadas na DelGuaíra e serão realizadas na sala de aula do Ensino Profissional Marítimo, toda última quinta-feira do mês. As orientações aos candidatos estão contidas na Ordem Interna sobre Aplicação de Provas para Amadores da DelGuaíra.

1.4.2.2 - Fora da DelGuaíra

Fora da sede da DelGuaíra, poderá ocorrer a aplicação de Provas para Amadores, como forma de facilitar o atendimento ao público de cidades mais distantes.

Os seguintes procedimentos serão observados para a solicitação da prova para Amadores nos municípios de sua jurisdição:

1 - A aplicação de provas poderá ser realizada em dia, hora e local previamente definidos pela Delegacia Fluvial de Guaíra, após análise das solicitações encaminhadas, bem como das disponibilidades de meios, pessoal e recursos financeiros;

2 - A consulta de solicitação para aplicação de provas fora do município de Guaíra deverá ser encaminhada a Delguaíra pelo organizador da Prova. Os detalhes serão informados por telefone e/ou fax, após o recebimento da solicitação, sendo necessária à apresentação de toda documentação, constante do modelo de requerimento do amador; e

3 - As taxas devidas devem ser recolhidas em qualquer agência bancária, de acordo com as normas em vigor. Não serão aceitos pagamentos de qualquer espécie na Capitania.

1.5 - DELIMITAÇÃO DE ÁGUAS PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR

A navegação em toda a área de jurisdição desta Capitania e Delegacia subordinada é realizada em águas interiores, do tipo “Área 1”.

SEÇÃO II

1.6 - MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS

1.6.1 - Procedimentos com embarcações estrangeiras de esporte e recreio

As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas terão as seguintes responsabilidades no tocante às embarcações estrangeiras de esporte e recreio:

1.6.1.1 - Embarcações procedentes de cidades lindeiras ao rio Paraná, distantes a mais de 50 Km da "tríplice fronteira":

I - comunicar pelo meio mais rápido, à Capitania ou Delegacia, a entrada de embarcações estrangeiras em suas sedes náuticas ou fundeadouros, de acordo com o modelo do Anexo 1 – A da NORMAM 3, informando as características das mesmas e auxiliar o Comandante da embarcação a efetuar a Declaração de Entrada no prazo de vinte e quatro horas;

II - Não permitir que qualquer pessoa ou objeto embarque ou desembarque da embarcação estrangeira de esporte e recreio, até que a mesma seja liberada pela visita das autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal;

III - orientar o Comandante para que a embarcação só saia da jurisdição após a liberação pelo Órgão regional da Receita Federal. Deve também orientar o Comandante para, 24 horas antes do suspender, obter na Capitania ou Delegacia a Declaração de Saída com o "visto";

IV - auxiliar o Comandante da embarcação no trato com as autoridades locais, mantendo coordenação entre as mesmas;

V - instruir o Comandante da embarcação sobre os locais de fundeio e atracação autorizados e as áreas de navegação proibida, especialmente aquelas junto às usinas hidrelétricas;

VI- auxiliar as autoridades locais na fiscalização das possíveis transgressões destas normas e das leis e regulamentos em vigor no país, alertando quanto à realização de passeios em locais interditados pela Capitania e permanência da embarcação por prazo superior a 90 dias no País;

VII – Instruir o comandante que sua embarcação não poderá retornar ao seu país por outro meio de transporte diferente daquele do qual chegou, nem poderá dirigir-se para outro país que não o seu, sem autorização da Polícia Federal Brasileira e das autoridades diplomáticas do país a ser visitado;

VIII – alertar ao visitante que tanto o condutor quanto à embarcação estão sujeitos à mesma legislação aplicada ao navegador amador brasileiro, sendo imprescindível à posse de um documento que comprove a propriedade da embarcação e outro que comprove a habilitação de seu condutor; e

IX - As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas que apoiam mais de 50 embarcações de esporte e recreio deverão manter, permanentemente apta a manobrar, uma embarcação para apoio e segurança, com capacidade para rebocar a maioria das embarcações filiadas, não somente durante as competições e eventos, mas também em qualquer situação de emergência.

A embarcação de apoio, além dos indispensáveis equipamentos de comunicação VHF ou HF, deverá ser dotada sempre de equipamentos e material de salvatagem e medicamentos, de modo a poder prestar a assistência que for requerida em emergências.

1.6.1.2 - Embarcações procedentes das cidades fronteiriças, ou a menos de 50 Km da "tríplice fronteira", ou lindeiras ao lago de Itaipu.

I - alertar ao visitante que tanto o condutor quanto à embarcação estão sujeitos à mesma legislação aplicada ao navegador amador brasileiro, sendo imprescindível à posse de um

documento que comprove a propriedade da embarcação e outro que comprove a habilitação de seu condutor; e

II - Instruir o comandante que sua embarcação não poderá retornar ao seu país por outro meio de transporte diferente daquele do qual chegou ao Brasil.

1.6.2 - Procedimentos para a realização de Regatas, Competições, Exibições e Comemorações Públicas

De acordo com o item 0113 da NORMAM 03, os seguintes procedimentos deverão ser cumpridos pelas Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas, e eventuais organizadores de atividades náuticas, recreativas ou esportivas:

1.7- ALUGUEL DE EMBARCAÇÕES

Deverão ser cumpridos os procedimentos da NORMAM-03, item 0116, no caso de aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio.

Ressalta-se que a autorização para funcionamento de empresas de aluguel de embarcações é da competência das Prefeituras Municipais, através dos alvarás pertinentes.

Procedimentos e informações adicionais encontram-se disponíveis nas NORMAM, que podem ser acessadas pelos sítios **www.dpc.mar.mil.br**, **www.cfrp.mar.mil.br** e **www.dlguaira.mar.mil.br** .

1.8 – AMADORES

1.8.1 - INSCRIÇÃO NA CATEGORIA DE AMADOR

A inscrição do amador em determinada categoria ocorrerá após a sua aprovação em exame ao qual se submeterá na CFRP, na DelGuaíra ou outro local a ser estabelecido pelo Agente da Autoridade Marítima.

1.8.2 - EXAMES DE HABILITAÇÃO DE AMADORES

As provas para Arrais Amador e Mestre Amador serão realizadas nos horários previstos no item 1.4 desta NPCF.

A Capitania e Delegacia subordinada atenderão solicitações de associações, agremiações náuticas, prefeituras ou grupos organizados para realização de provas para Arrais Amador. As provas serão realizadas nas datas que melhor atenderem aos solicitantes e às OM. As solicitações devem ser feitas por escrito, após uma consulta telefônica prévia. O atendimento dependerá da existência de recursos na Organização Militar. Caso não haja recursos disponíveis será aceito que os interessados financiem o deslocamento da equipe para o local da prova, hospedagem e alimentação.

Os documentos necessários à inscrição serão enviados por fax pela Capitania, inclusive exemplos preenchidos, de forma a agilizar o processo de inscrição.

Não serão realizadas provas práticas.

Deverão ser observadas, por ocasião da preparação dos candidatos, e durante a realização das provas, as informações constantes do Anexo A.

SEÇÃO III

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

1.9 - COMUNICAÇÃO À AUTORIDADE COMPETENTE E INVESTIGAÇÃO

A ocorrência de fatos ou acidentes da navegação, deverá ser comunicada à Capitania Fluvial do Rio Paraná ou à Delegacia Fluvial de Guaíra, conforme a área de jurisdição do ocorrido. Em conseqüência o Capitão dos Portos ou o Delegado Fluvial determinará a abertura do competente Inquérito Administrativo.

Um Acidente ou Fato da Navegação que chegue ao conhecimento da Capitania ou Delegacia, de forma oficial ou não, resultará sempre na instauração de um Inquérito Administrativo para investigação de suas causas.

1.10 - DESIGNAÇÃO DAS CAUSAS DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

1.10.1 - As seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

a) acidentes da navegação:

1) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento:

I) naufrágio – afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento;

II) encalhe – contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação;

III) colisão – choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, bóia, cabo submarino etc;

IV) abalroação ou abalroamento – choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios;

V) água aberta – ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação;

VI) explosão – combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;

VII) incêndio – destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo;

VIII) varação – ato deliberado de fazer encalhar ou pôr em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;

IX) arribada – fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino; e

X) alijamento – é o ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens; e

2) avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

a) fatos da navegação

1) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem:

I) mau aparelhamento da embarcação – a falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinheira e demais normas e padrões técnicos recomendados;

II) impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é utilizada – utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecidas em seu Título de Inscrição; e

III) deficiência de equipagem – falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação;

3) alteração da rota – desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;

4) má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição – má peação, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do container, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo;

5) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a náufragos em perigo;

6) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e

7) emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (como o caso de contrabando ou descaminho).

1.10.2 - As seguintes ocorrências são consideradas SITUAÇÕES ESPECIAIS

a) Casos de dispensa de IAFN:

1) navios da Marinha do Brasil (MB) não cabe a instauração de IAFN no caso de Acidente ou Fato da Navegação envolvendo navio da Marinha do Brasil, exceto se empregado em atividade comercial.

A CP ou DL apenas participa a ocorrência ao seu escalão hierárquico superior. Compete ao Comando imediatamente superior do navio envolvido, a abertura de Sindicância e/ou Inquérito Policial Militar.

2) arribada justificada

A arribada será dispensada de instauração de IAFN, desde que previamente solicitada à CP, DL ou AG de despacho e não se enquadre em qualquer das situações previstas na alínea b) do presente artigo, quando ocorrer uma das seguintes necessidades:

I)solicitada à CP, DL ou AG de despacho e não se enquadre em qualquer das situações previstas na alínea b) do presente artigo, quando ocorrer uma das seguintes necessidades:

II) acrescentar porto de escala para abastecimento;

III) prestar serviços médico-hospitalares a passageiros ou tripulantes, cujo tratamento não puder ser administrado com os recursos de bordo, desde que para tal ocorrência não tenham contribuído as pessoas, serviço ou aparelhos de bordo; e

IV) substituir o porto de destino, sem prejuízo de terceiros, quando ocorrer o aparecimento de carga em porto diferente e sem prejuízo dos controles estabelecidos pelos diversos órgãos federais na fiscalização marítima; ou desembarcar corpo de tripulante ou

passageiro, que tenha falecido de causa natural, devidamente comprovada por Certidão de Óbito ou Laudo Necrológico. A prova legal do falecimento se caracteriza pela Certidão de Óbito passada por Cartório de Registros Públicos ou pelo Laudo Necrológico emitido por Instituto de Medicina Legal ou outro órgão equivalente reconhecido oficialmente.

Obs: a CP, DL ou AG, que receber uma das solicitações acima, comunicará a alteração ao Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), à CP de destino inicial e de jurisdição do novo destino da embarcação, bem como a seus respectivos Comandos de Distritos Navais.

b) Casos de Arribadas não Justificadas

Os seguintes casos constituem arribadas não justificadas, tornando obrigatória a instauração de IAFN:

1) arribada de embarcação de pesca estrangeira, não autorizada a operar em AJB;

2) se a falta de víveres ou de aguada proceder de não se haver feita a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o comandante vendeu alguma parte dos mesmos; ou

3) nascendo a inavegabilidade do navio de mau conserto, de falta de apercebimento ou esquipação, ou de má arrumação da carga.

c) Casos de acidentes com mergulhador

Nos acidentes envolvendo mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, será obrigatória a instauração do IAFN.

Os Peritos em mergulho deverão, obrigatoriamente, fazer parte do Grupo de Apoio Técnico da DPC, sendo solicitados àquela Diretoria pela CP, via, ComDN, conforme previsto na NORTEC-09/DPC.

1.11 – PROCEDIMENTOS A SEREM TOMADOS POR OCASIÃO DA OCORRÊNCIA DE ACIDENTES OU FATOS DA NAVEGAÇÃO

1.11.1 - Qualquer pessoa, ao tomar conhecimento de ocorrência de acidente ou fato da navegação deverá observar os seguintes procedimentos:

a) Comunicar a ocorrência à Capitania ou Delegacia pelo meio mais rápido disponível;

b) Não alterar as condições materiais em que se encontre a embarcação, até ser procedida a perícia pela Capitania ou Delegacia. Por conseguinte, não deverão ser efetuados reparos, arrumação e ordenação, retiradas de peças e cargas ou tomadas quaisquer providencias que prejudiquem as investigações, ressalvadas, naturalmente, aquelas necessárias à segurança.

c) Nos acidentes envolvendo mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, todo sistema de mergulho utilizado pelo mergulhador deverá ser lacrado, com o propósito de mantê-lo com a mesma configuração do momento do acidente.

1.12 - RETENÇÃO DE EMBARCAÇÃO

A embarcação envolvida em inquérito ou sindicância será retida, para investigação, apenas por tempo suficiente para a tomada de depoimentos de tripulantes e a realização do exame pericial, a fim de instruir o respectivo Inquérito Administrativo.

1.13 – SOBRESTADIA

“ A CFRP e a DelGuaíra poderão, a pedido da parte interessada, fornecer documento atestando que a embarcação permaneceu no porto, por período de tempo superior ao de sua

estadia normal, a fim de que fossem conduzidas investigações ou a realização de laudos periciais decorrentes de acidentes ou fatos da navegação”

1.14 - COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS ACONDICIONADAS

As embarcações transportando cargas perigosas que sofram acidentes envolvendo essas car as, deverão informar imediatamente às autoridades ambientais competentes da área onde tenha ocorrido o acidente. O Telefone do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) em Foz do Iguaçu é (045) 3574-1804.

SEÇÃO IV

ADAPTAÇÃO ÀS PECULIARIDADES REGIONAIS

1.15 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO

(NÃO APLICÁVEL) (RESERVADO PARA FUTURAS INCLUSÕES)

1.16 - PRINCIPAIS PORTOS NÃO ORGANIZADOS E ATRACADOUROS

Todos os portos da jurisdição são “não organizados”, e dentre estes os significativos são os seguintes:

a) Porto Internacional de Santa Helena, localizado no município de Santa Helena / PR, a montante da Barragem da UHE Itaipu. Porto de pequeno porte, com cais de atracação de 200 metros de comprimento. Integrado à hidrovia Tietê-Paraná, envolve os Estados do Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul;

b) Porto do Rio Iguaçu Terminal Fluvial e Comércio Ltda – porto fluvial particular, localizado no Rio Iguaçu, a jusante da Barragem da UHE Itaipu (ao lado do antigo Porto Meira), Integrará a Hidrovia Paraguai-Paraná. Pertence ao Sr. Alexandre Peter Schorsch, e encontra-se em fase de regularização na MB. Deverá ser utilizado para recebimento de comboios e transporte de grãos;

c) Porto Intermodal em Foz do Iguaçu – em fase de discussões pelo Poder Público Municipal de Foz do Iguaçu, visando a sua implantação no Rio Paraná, a jusante da Barragem da UHE Itaipu; e

d) “Porto Meira” – ex-porto fluvial alfandegado, localizado no Rio Iguaçu, que foi desativado após a construção da Ponte da Fraternidade (Brasil-Argentina). Serve, atualmente, como atracadouro de embarcações de pequeno porte. Suas antigas instalações são usadas, em caráter particular, pela Extração de Areia Quedas do Iguaçu (depósito de areia), bem como, para acesso à embarcação de turismo IGUAÇU EXPLORER, pertencente à Ilha do Sol Agência de Viagens Ltda.

Os portos supracitados não possuem dispositivos específicos para prevenção de danos ao meio ambiente, com exceção da dotação do material de CAV, dos prédios e embarcações.

PORTOS E TERMINAIS:

PORTO INTERMODAL DE SANTA HELENA (MUNICÍPIO DE SANTA HELENA)	24º 52’ 33” S - 054º 23’ 39”W

ATRACADOURO PORTO MEIRA (MUNICÍPIO FOZ DO IGUAÇU)	25º 36'S - 054º 34' 30"W
ATRACADOURO PORTO BRITÂNIA (MUNICÍPIO PATO BRAGADO)	24º 39' 01"S - 054º 18' 21"W
ATRACADOURO PORTO MENDES (MUNICÍPIO PORTO MENDES)	24º 30' 26"S - 054º 19' 14"W
PORTO 7 QUEDAS (MUNICÍPIO GUAÍRA)	24º 04' 04"W – 054º 14' 2"W

1.17 - NAVEGAÇÃO

1.17.1 - ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA TIETÊ PARANÁ - ARHANA

Com a extinção da Empresa de Portos do Brasil S.A. - PORTOBRÁS S. A, que entre outras atribuições cabia a execução dos serviços de administração, manutenção e melhoramento das Hidrovias, inclusive a do Paraná, tais serviços passaram a ser de responsabilidade da UNIÃO, a qual através do Decreto nº 99.475, de 24.08.1990, determinou a descentralização da execução dos citados serviços para as Companhias Docas Federais.

Em decorrência foi firmado um Convênio de Descentralização de Serviços Portuários e Hidroviários nº 007/08, de 30.12.2008, celebrado entre o Departamento Nacional de Infra-estrutura Aquaviária e a Companhia Docas do Maranhão, pelo qual é transferida a CODOMAR a administração de oito hidrovias.

Considerando que o Ministério dos Transportes e das Comunicações sucedeu o extinto Ministério da Infra-estrutura em seus direitos e obrigações decorrentes de norma legal, ato administrativo ou Contrato na sua área de Competência e com o advento do decreto nº 1.642 de 25.09.1995, que aprovou a Estrutura Regimental do Ministério dos Transportes, o mesmo se tornou partícipe do Convênio 007/08.

Em junho de 2001 com a intenção de reestruturar o setor de Transportes aquaviário e terrestre, foi sancionada a Lei 10.233, que entre outros órgãos cria o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia, vinculado ao Ministério dos Transportes.

A esfera de atuação do DNIT, corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I - vias navegáveis;
II - ferrovias e rodovias federais;
III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e
IV - instalações portuárias.

A Administração da Hidrovia do Paraná (ARHANA) é uma Unidade de Infra-Estrutura Hidroviária, criada através da Resolução nº 04, de 09.07.2002, pelo Conselho de Administração do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT, com sede na cidade de São Paulo/SP, cuja jurisdição abrange a bacia hidrográfica do rio Paraná, exclusive a do rio Paraguai, assim como as bacias hidrográficas costeiras situadas entre as divisas do Estado do Espírito Santo com o Rio de Janeiro e a do Estado do Paraná com Santa Catarina, desenvolvendo as atividades de execução e acompanhamento de estudos, obras e melhoramentos, serviços de manutenção, conservação e exploração das vias navegáveis interiores, bem como os portos fluviais e lacustres que lhe sejam atribuídos pelo DNIT.

As áreas administradas pela AHRANA e que fazem parte da jurisdição desta Capitania e da Delegacia subordinada são os trechos 01 e parte do trecho 02 da Hidrovia.

1.17.1.1 – Competências da ARHANA:

I) Sob coordenação da Capitania Fluvial do Rio Paraná, as tarefas de planejar, estabelecer, retirar, manter, operar e controlar os sinais náuticos, sob sua responsabilidade, que tenham sido aprovados e autorizados pela DHN, bem como informar qualquer alteração nesses sinais a CFRP; e

II) Não realizar qualquer alteração sem o prévio conhecimento e aprovação da DHN e da CFRP.

1.17.1.2 - Requisitos obrigatórios para operação e manutenção do balizamento do Lago de Itaipu sob a responsabilidade da ARHANA:

a) dispor de um Responsável Técnico para os referidos serviços, integrante do quadro permanente da entidade ou prestadora de serviços.

1- o Responsável Técnico de que trata a presente alínea deverá ser profissional de nível superior, de qualquer das seguintes modalidades de engenharia, em consonância com a Resolução nº 218 do CONFEA, de 29 de junho de 1973:

- Engenheiro Cartógrafo;
- Engenheiro de Geodésia e Topografia;
- Engenheiro Geógrafo;
- Engenheiro Civil; e
- Engenheiro de Fortificação e Construção.

2 – Poderão ser aceitos, também, como Responsáveis Técnicos:

a) Hidrógrafos, formados no Curso de Hidrografia para Oficiais da Marinha do Brasil, ou em outro equivalente, reconhecidos pelo Ministério da Educação.

b) dispor de meio(s) flutuante(s) adequado(s) e compatível(eis) com os serviços requeridos;

c) manter os sinais de auxílio à navegação operando de modo a alcançar o “Índice de Eficácia” de 95%; e

d) informar imediatamente à CFRP, DelGuaíra ou ao CHM qualquer alteração constatada em sinais náuticos sob sua responsabilidade, mencionando a causa geradora da alteração.

CAPÍTULO 2

DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

2.1 - EQUIPAMENTOS E MATERIAIS HOMOLOGÁVEIS

Para as embarcações que operam na área de jurisdição da CFRP, deverá ser observada a dotação de material estabelecida nas Normas da Autoridade Marítima para as embarcações empregadas na Navegação Interior, exaradas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) – NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

Os artefatos pirotécnicos e o holofote de busca devem ser homologados pela DPC**.** Tendo em vista as peculiaridades Regionais, foram aprovadas pelo Comitê-Técnico da Hidrovia Tietê-Paraná (CTHTP) e ratificados por esta Capitania as seguintes situações específicas relativas ao material:

A) - ARTEFATOS PIROTÉCNICOS

Fica dispensada a utilização de artefatos pirotécnicos para as embarcações que operam na Hidrovia Tietê-Paraná.

Tendo em vista as peculiaridades locais, fica dispensada a obrigatoriedade de utilização de artefatos pirotécnicos para as embarcações que operam no Lago de Itaipu, Rio Paraná, Rio Iguaçu e demais rios e barragens da jurisdição da CFRP e DelGuaíra.

B) - HOLOFOTE DE BUSCA

Fica estabelecido que as embarcações e comboios, em atividade comercial, que operam na Hidrovia Tietê-Paraná cuja formação tenha comprimento maior ou igual a 50m, estão obrigados a possuírem um holofote de busca acompanhado por dois pequenos holofotes auxiliares para atracação e acostamento.

Na jurisdição da CFRP e DelGuaíra, as embarcações de transporte de passageiro e os rebocadores das balsas de travessias superiores a 200 metros estão obrigados a possuírem a dotação de holofote.

Requisitos Técnicos do Holofote de Busca:

- O holofote de busca deverá estar preferencialmente situado sobre o eixo longitudinal da embarcação ou comboio, fixado na estrutura localizada na parte avante do passadiço, acima do piloto e preferencialmente sobre o passadiço.
- Os dois holofotes auxiliares deverão estar fixados em ambos os bordos do passadiço da embarcação ou comboio, centrados sobre o eixo transversal, posicionados em uma altura inferior a do holofote de busca, não podendo prejudicar a emissão do fluxo luminoso do mesmo.
- O posicionamento dos holofotes não deverá ofuscar a visibilidade do comandante da embarcação.
- Os holofotes de busca deverão possuir intensidade luminosa mínima equivalente a 2,5 (duas vezes e meia) o comprimento da embarcação ou comboio, devendo seus setores de iluminamento atenderem os seguintes requisitos:
  - Setor horizontal - 180º, medidos entre os traveses de cada bordo; e
  - Setor vertical - 50º, pelo menos 20º acima e 30º abaixo da horizontal.
  - Os holofotes de busca deverão, ainda ter capacidade de, no mínimo, iluminarem um objeto de cor clara de 18 metros de largura a uma distância de 180 metros.
  - Os holofotes auxiliares deverão ser do tipo "selead bean" de forma a possuir um alcance luminoso de uma vez o comprimento da embarcação ou comboio.

C) ECOBATÍMETRO OU PRUMO DE MÃO / RÉGUA GRADUADA

Fica estabelecido que as embarcações maiores de 100 AB quando empregadas exclusivamente em comboios que navegam na Hidrovia Tietê-Paraná, estão dispensadas de dotar ecobatímetro, devendo possuir como equipamento obrigatório vara graduada ou prumo de mão, com os requisitos técnicos a seguir especificados.

Aplica-se a mesma disposição para as embarcações que operam no Lago de Itaipu, Rio Paraná, Rio Iguaçu e demais rios e barragens da jurisdição da CFRP e DelGuaíra.

C.1 - Requisitos Técnicos do Prumo de Mão ou Vara Graduada:

- O prumo de mão ou vara graduada deve fornecer de maneira clara a medida da profundidade;
- O prumo de mão deve indicar, por intermédio de nós, que indiquem a medida com variação de no mínimo 50 cm;
- A vara graduada com marcas deve identificar a variação de profundidade com intervalo mínimo de 50 cm; e

- Ambos os aparelhos devem possuir capacidade mínima de indicação de 4,0 metros.

D) SINOS E GONGOS

Fica estabelecido que as embarcações que trafegam na Hidrovia Tietê-Paraná ficam obrigadas a possuírem sinos, enquanto o gongo é apenas recomendado.

Aplica-se a mesma disposição para as embarcações que operam no Lago de Itaipu, Rio Paraná, Rio Iguaçu e demais rios e barragens da jurisdição da CFRP e DelGuaíra.

E) AGULHA MAGNÉTICA

As embarcações que trafegam na calha principal da Hidrovia Tietê-Paraná, ou seja, Rio Tietê, Rio Piracicaba, Canal Pereira Barreto, Rio São José dos Dourados, Rio Paraná (Tramo Norte e Sul) e Rio Paranaíba, deverão estar dotadas de agulha magnética, sendo entretanto, dispensadas de serem compensadas, bem como as embarcações que operam no Lago de Itaipu, Rio Paraná, Rio Iguaçu e demais rios e barragens da jurisdição da CFRP e DelGuaíra.

F) SISTEMA DE AMARRAÇÃO E ATRELAMENTO DE COMBOIOS

Fica estabelecido que o sistema de amarração e atrelamento de comboios, maiores que setenta (70) metros, devem ser dimensionados de forma que o cabo mais externo de ligação seja capaz de sozinho, suportar os esforços advindos da manobra da embarcação em trecho de mínimo raio de curvatura da região de operação.

No caso de locais com ocorrência de ventos, ondas e correntezas, o sistema de amarração deverá estar ligado à fixação do limite máximo de operação segura, a partir do qual o comboio deverá procurar abrigo.

Requisitos Operacionais, Técnicos e Construtivos do Sistema de Amarração e Atrelamento de Comboios:

Os dispositivos utilizados para atrelamento deverão atender ao estabelecido no Anexo C.

G) RELÓGIO DE ANTEPARA, COMPASSO DE PONTA SECA, LÁPIS E BORRACHA

Fica estabelecida a obrigatoriedade do uso de relógio de antepara, no passadiço, compasso de ponta seca, lápis e borracha para auxilio a navegação, nas embarcações que operam em comboio.

H) MESA DE SUPORTE PARA O ATLAS DA HIDROVIA

Fica estabelecida a obrigatoriedade da utilização de uma mesa de suporte, para o Atlas da Hidrovia Tietê-Paraná em embarcações que operam em comboios, instalada ao alcance visível e manual do timoneiro, com iluminação noturna, sendo que serão consideradas as peculiaridades de cada caso.

I) RADAR

Fica estabelecida a obrigatoriedade da utilização de radar, por embarcações acima de setenta (70) metros, sendo recomendável as seguintes características técnicas mínimas:

- FAIXA	9GHZ;
- POTÊNCIA DE TRANSMISSÃO	3,00 KW;
- ALCANCE MÍNIMO	40,00 m;
- ALCANCE MÁXIMO	A PARTIR DE 16,00 MN
- DISCRIMINAÇÃO DA DISTÂNCIA	25,00 m;

- PRECISÃO DE DIREÇÃO	+/- 1 GRAU;
- LARGURA MÁXIMA DO FEIXE DE ONDAS	HORIZONTAL DE 4 GRAUS;
	VERTICAL DE 27 GRAUS;
- DURAÇÃO DE PULSOS	0,08 US ATÉ 08 US;
- ROTAÇÃO DA ANTENA	+/- 24 RPM;
- DIMENSÃO MÍNIMA DA TELA DO MONITOR	7 POLEGADAS, MONOCROMÁTICO (FÓSFORO VERDE /
	BRANCO) OU COLORIDO COM SINTONIA AUTOMÁTICA
- UNIDADE DE DISTÂNCIA	QUILÔMETROS OU MILHAS NÁUTICAS
- RESOLUÇÃO MIN. DA TELA DO MONITOR	480 (HORIZONTAL) X 640 (VERTICAL) PIXELS;
- RECURSO DO EQUIPAMENTO VRM	(VARIABLE RANGE MARKER); e EBL (ELETRONIC BEARING-LINE) ANTICLUTTER SEA INDICADOR “AVANTE” LINHA DE FÉ).

J) ANEMÔMETRO

É recomendável a instalação de anemômetro em comboios que trafegam na Hidrovia Tietê-Paraná.

K) PROTEÇÃO DO EIXO PROPULSOR

Toda embarcação equipada com motor de centro deverá ter o eixo propulsor escamoteado, de forma a se evitar que a ele se prendam cabelos ou roupas de tripulantes ou passageiros. O eixo terá, portanto, uma proteção, que pode ser do tipo tela, que poderá ser construída em qualquer material resistente (ferro, alumínio, madeira, fibra de vidro...). Essa proteção não tem forma pré-definida. Apenas é um embutimento para o eixo, isolando-o do interior da embarcação.

Embarcações que forem surpreendidas sem essa proteção serão retiradas de tráfego até que seja sanada a irregularidade e estarão sujeitas à aplicação de multa.

L) ISOLAMENTO TÉRMICO

As embarcações deverão instalar isolantes térmicos (como por exemplo tela de amianto, ou outro tipo de isolamento) nas partes quentes do motor, quando essas partes apresentarem possibilidade de serem tocadas acidentalmente por tripulantes ou passageiros, com riscos de ferimentos. É o caso de muflas e escapamentos.

2.2 – EMBARCAÇÕES DE ESPORTE E RECREIO

2.2.1 - EMBARCAÇÕES COM MOTORES DE POPA, SEM TIMÃO (GOVERNO DIRETAMENTE SOBRE A CANA DO MOTOR), MAIORES QUE 5 m. E MENORES QUE 12m.

Essas embarcações estão dispensadas da obrigatoriedade de porte dos quadros do RIPEAM e dos quadros de sinalização, face às dificuldades que o patrão da embarcação tem para consulta-los, com uma só mão, enquanto pilota. Essa dispensa, entretanto, não exime o patrão de

conhecer as regras de governo e as de sinalização da região perfeitamente. Esses quadros são de dotação recomendada.

2.2.2 - MATERIAL RECOMENDADO E CONSELHOS AOS AMADORES

A navegação de esporte e recreio é uma atividade de lazer. Entretanto, face às peculiaridades do meio ambiente, certas precauções devem ser adotadas a fim de se fazer oposição a imprevistos que podem ter conseqüências desagradáveis. Algumas recomendações são listadas a seguir e, obviamente podem ser seguidas conforme o tipo de embarcação, a duração e características do cruzeiro e os passageiros embarcados (idosos, crianças).

a) Caixa de ferramentas, peças críticas sobressalentes e manual do motor : procure saber o mínimo sobre a manutenção corretiva de seu motor. Leia o manual para conhecer as características de operação e conservação. Organize uma pequena caixa de ferramentas com aquelas que lhe permitam executar reparos críticos, como por exemplo trocar um pino de cisalhamento do hélice ou uma vela encharcada.

b) Combustível: certifique-se que há combustível suficiente para seu passeio. Considere sempre a possibilidade de carregar um pouco a mais do que o necessário. Isso lhe dará mais tranqüilidade para pequenas alterações em seu plano de navegação.

c) Material de primeiros socorros: procure ter a bordo material para pequenos curativos e queimaduras, especialmente se você for pescar e tiver crianças a bordo.

d) Prepare-se para as condições climáticas de sua área: leve roupas adequadas ao clima. Proteja-se do sol e do frio.

Leve consigo sempre um lanche e água potável. Qualquer imprevisto que cause atraso ficará menos desagradável.

Tenha consigo algum recurso de comunicações. Telefones celulares podem ser de grande valia, caso a região onde você for navegar tenha cobertura. Considere também o emprego de rádio VHF marítimo, portátil, caso haja estações na sua área (clubes, empresas de navegação, embarcações ou terminais).

2.2.3 - PROTEÇÃO DO EIXO PROPULSOR E ISOLAMENTO TÉRMICO

As embarcações de esporte e recreio com motor de centro devem ter instalado uma proteção para o eixo propulsor, bem como, isolamento térmico nas partes quentes do motor, nos mesmos moldes do recomendado no Art. 2.1 alíneas k , l e Anexo 3-O da NORMAM-02/DPC.

2.3 - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Além dos documentos previstos na NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC, somente poderão trafegar pelas eclusas e canais da Hidrovia Tietê-Paraná as embarcações de passageiros e comboios que tenham a bordo prontos para emprego os seguintes itens:

a) Atlas da Hidrovia Tietê-Paraná (Carta 2800);
b) Roteiro da Hidrovia Tietê-Paraná;
c) Aviso aos Navegantes; e
d) Tabela informando comprimento, boca, pontal, calado máximo e mínimo, deslocamento leve e carregado e altura acima da linha d'água da cabine do comando e convés principal com a respectiva distância de visibilidade nesses locais (quando forem comboios, a distância de

visibilidade com as chatas na situação mais crítica que é a de passagem sob as pontes da hidrovia).

CAPÍTULO - 3

SEÇÃO I

SEGURANÇA

3.1 - INTRODUÇÃO:

Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:

I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;

II - prover a segurança da navegação aquaviária;

III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;

IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas; e

V - cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução. (NR) (Redação da LEI COMPL. Nº 117 \ 02.09.2004)

Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Marítima", para esse fim.

Cabe a Capitania Fluvial do Rio Paraná e a Delegacia Fluvial de Guaíra, como Agentes da "Autoridade Marítima", executarem essas atribuições.

3.2 - SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES

A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo é a Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras, exercida pela Polícia Federal. Os navegantes, entretanto, devem estar atentos contra a possibilidade de ocorrência de atos de assalto e roubo à mão armada, a bordo das embarcações, quando fundeadas, atracadas e até mesmo em trânsito.

As orientações previstas na NORMAM não são todas aplicáveis nesta região, mas servem como um guia para incrementar a segurança física da embarcação, da tripulação e da carga.

Fique atento contra possíveis assaltos, especialmente no Lago de Itaipu. Em caso de aproximação de uma embarcação suspeita tente afastar-se do local e peça auxílio por rádio ou telefone celular imediatamente. Tenha sempre consigo os telefones da Polícia Federal, Militar, da Capitania Fluvial do Rio Paraná e Delegacia Fluvial de Guaíra.

Em caso de assalto não reaja. Procure memorizar a maior quantidade possível de dados que possam levar à prisão posterior dos responsáveis, tais como feições, linguajar, sotaque, nomes ou apelidos e as características detalhadas da embarcação.

3.2.1 - COMUNICAÇÃO A POLÍCIA FEDERAL QUALQUER OCORRÊNCIA RELATIVA A FURTO, ROUBO OU ASSALTO

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto dos valores e objetos da embarcação ou tripulantes, devem ser comunicadas à Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para garantia da segurança da tripulação e da embarcação.

SEÇÃO II

MEIO AMBIENTE

3.3 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

3.3.1 - COMUNICAÇÃO EM CASO DE POLUIÇÃO AMBIENTAL

Entre as tarefas da Capitania encontra-se o controle da poluição do meio hídrico causado por embarcações. Portanto, qualquer derramamento de poluentes na água, em qualquer quantidade, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser imediatamente comunicado à Capitania Fluvial ou à Delegacia Fluvial, conforme quem tenha jurisdição sobre a área, com o maior detalhamento possível. Idêntica comunicação deverá ser feita ao IBAMA, ao órgão ambiental da esfera estadual e à Secretaria Municipal do Meio Ambiente local.

3.3.2 - PLANO DE EMERGÊNCIA

As embarcações utilizadas para empurrar comboios, e todas as demais, com AB maior que 20 e que tenham praça de máquinas, deverão ter a bordo um "PLANO DE EMERGÊNCIA PARA DERRAMAMENTO DE ÓLEO", aplicável especificamente em sua embarcação. Comboios com chatas que transportem combustíveis ou outros líquidos poluentes também deverão ter um plano específico.

Na ocorrência de derramamento de óleo, a tripulação dará início à execução das ações previstas nesse plano, até que as autoridades locais iniciem a execução do plano local para combate aos danos causados ao meio ambiente.

3.3.3 - CUIDADOS PARA EVITAR POLUIÇÃO

a) as embarcações deverão recolher o lixo em recipientes adequados e mantê-los tampados até sua retirada de bordo;

b) não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação ou acumulados em algum convés, com risco de vir a cair nas águas;

c)é proibido efetuar qualquer tipo de esgoto que não seja de águas servidas, com a embarcação atracada ou navegando. Esgotos de porão deverão ser realizados com auxílio de empresas especializadas, que recolherão os poluentes em embarcações ou veículos adequados; e

d) a retirada de objetos contendo produtos químicos poderá ser feita empregando-se chata, caminhão ou outro meio, desde que executada por firma legalmente habilitada e com consentimento da Administração do Terminal, Capitania ou Delegacia.

3.3.4 - LIMPEZA DE TANQUES, PORÕES E RECOLHIMENTO DE LIXO

Os serviços disponíveis serão especificados por cada terminal.

3.4 - CARGA E DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO

3.4.1 - As embarcações deverão manter contínua vigilância durante as operações de abastecimento, carregamento ou descarregamento de petróleo ou seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito, uma vez que é nessas ocasiões que ocorrem à maioria dos derramamentos registrados.

3.4.2 - Durante todo o período de carga ou descarga, deverão ser mantidos a postos, no convés, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras de modo a poderem, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos; e

3.4.3 - Da mesma forma os terminais deverão manter operadores qualificados e atentos à faina, em tal posição que possam paralisar a operação imediatamente em caso de vazamento ou derramamento do produto.

3.4.4 – A regulamentação esta prevista na Seção III do Capítulo 5 da NORMAM-02/DPC.

3.5 - MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas e relacionadas nos Códigos e Convenções Internacionais publicados pela IMO (Organização Marítima Internacional), como os explosivos, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infectantes, radioativas, corrosivas ou substâncias contaminantes que possam apresentar riscos à tripulação, às instalações de bordo ou portuárias. Essas mercadorias, de acordo com a sua natureza, deverão estar embaladas ou serem transportadas a granel.

3.5.1 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE

O transporte de mercadorias perigosas, embalagem, segregação, etiquetagem e rotulação obedecerá às normas do International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG-Code, bem como a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS/74, exaradas pela Organização Marítima Internacional (IMO). Esse tipo de carga, de transporte ainda incomum na área de jurisdição da Capitania Fluvial do Rio Paraná, deve ser comunicado previamente à Capitania ou Delegacia Fluvial de Guaíra, para obtenção de uma orientação correta quanto às precauções que devem ser tomadas para o transporte.

Deverá ser fielmente observado o preconizado no Capítulo 5 das Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na Navegação Interior – NORMAM-02, sobre o transporte de cargas perigosas.

No caso de ocorrência de acidentes envolvendo mercadorias perigosas, as seguintes autoridades deverão ser informadas:

- Capitania Fluvial do Rio Paraná ou Delegacia Fluvial de Guaira, conforme o caso; e
- Idêntica comunicação deverá ser feita ao IBAMA, ao órgão ambiental da esfera estadual e à Secretaria Municipal do Meio Ambiente local.

3.6 - PLANO DE APOIO MÚTUO FLUVIAL

A CFRP possui o Plano de Apoio Mútuo Fluvial para os portos sob jurisdição da Capitania, acionado sempre que houver a necessidade.

A CFRP coordena, diretamente ou através da DelGuaíra, a atuação das entidades extra-Marinha ou a ela vinculada, por ocasião da ocorrência de eventos SAR e outros sinistros nas áreas de responsabilidade, que torne necessária a participação conjunta das mesmas, a fim de contribuir para a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nos rios, represas, lagoas e no Lago de Itaipu, prevenção da poluição hídrica e preservação do patrimônio das instalações fluviárias.

3.7 - FISCALIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS POR AUTORIDADES NACIONAIS

3.7.1 - ENTRADA DA EMBARCAÇÃO

A visita dos fiscais da Receita Federal e autoridades Sanitárias, é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações estrangeiras que demandam o primeiro terminal em águas brasileiras. Compete ao representante local do Armador as providencias necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carga e descarga, embarque e desembarque de passageiros.

As lanchas que estiverem a serviço do Armador ou Agente de Navegação não poderão atracar em comboios ou embarcações mercante fundeadas, procedentes de porto estrangeiro, sem a previa liberação da Receita Federal, Policia Federal e Autoridades Sanitárias.

A regulamentação esta prevista no Capítulo 2 da NORMAM-08/DPC.

3.7.2 - PARTE DE ENTRADA

a) Obrigatoriedade

I - embarcações estrangeiras, exceto as de esporte e recreio, navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial; e

II - embarcações nacionais com mais de 20 (vinte) AB, exceto as de esporte e recreio e de pesca, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias e os navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial.

b) Emissão

A Parte de Entrada deverá ser encaminhada à Capitania Fluvial ou Delegacia Fluvial pelo Comandante, Armador ou seu preposto, preferencialmente por meio de fac-simile, no prazo máximo de 06 horas, com os seguintes documentos anexados:

I - Declaração Geral ;

II - Lista de pessoal embarcado; e

III - Lista de passageiros.

3.7.3 - QUARENTENA

a) As embarcações, cujas condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que forem provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível, deverão permanecer nos fundeadouros de quarentena ate liberação pelas Autoridades Sanitárias. O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “**tanques de retenção**”;

b) Os comandantes deverão apresentar à Capitania Fluvial ou Delegacia com jurisdição sobre o terminal, uma declaração de que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente de forma adequada a combater a doença em questão;

c) É proibida, nessa situação, a descarga de águas servidas;

d) O descumprimento destas normas ou de qualquer outra estabelecida pelas Autoridades Sanitárias sujeitara a retirada da embarcação para áreas marginais afastadas, sem prejuízo de outras penalidades previstas; e

e) Os Agentes de Navegação, Armadores e Comandante deverão disseminar, da forma mais ampla e rápida possível, as informações e diretivas das autoridades do terminal, de modo a garantir a eficácia das medidas de prevenção adotadas, a fim de evitar a propagação da doença.

3.7.4 - SAÍDA DA EMBARCAÇÃO

a) DESPACHO

As embarcações com AB igual ou superior a 20 (vinte), exceto as de esporte e Recreio e Navios de Guerra e de Estado não exercendo atividade comercial, são obrigadas a efetuar o pedido de Despacho. O Pedido de Despacho será encaminhado à Capitania Fluvial ou Delegacia, pelo Comandante, Armador ou seu preposto, preferencialmente por meio de fac-simile, juntamente com a Declaração Geral e, caso ocorram alterações, Lista de Pessoal embarcado e Lista de Passageiros.

b) DISPENSA DO DESPACHO

A movimentação de embarcação entre terminais da mesma área portuária será efetivada por meio de Parte de Entrada e da Parte de Saída, não sendo necessário o Despacho.

Para efeito destas Normas, considera-se área portuária aquela geograficamente situada no mesmo rio ou lago operando a embarcação nas atividades de um único terminal. As embarcações empregadas exclusivamente na extração de areia ficam dispensadas do Despacho, bem como da Parte de Entrada/Saída, tendo em vista que operam saindo do mesmo terminal para o qual regressam, percorrendo pequenas distâncias. No entanto, aquelas que fazem travessia de curtas distâncias nos rios, transportando passageiros e cargas serão despachadas por um período de validade de seis meses.

c) PASSE DE SAÍDA

O passe de saída deverá ser emitido pela Capitania Fluvial ou Delegacia, preferencialmente, por meio de fac-simile. As alterações de pessoal ocorridas após o Despacho da embarcação, serão informadas pelo Armador, Comandante ou seu preposto, por meio de encaminhamento de nova lista de pessoal embarcado anexada à Parte de Saída.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

4.1 - PROPÓSITO

Orientar os procedimentos necessários ao estabelecimento de limitações operacionais nas águas navegáveis dos rios e lagos e terminais e seus acessos, e eventuais restrições ou recomendações são divulgadas por meio de Aviso aos Navegantes.

4.2 - COORDENAÇÃO

Cabe ao Capitão-dos-Portos coordenar o estabelecimento de limitações operacionais na área de jurisdição, recomendadas e a velocidade de evolução nos diversos trechos navegáveis, com base no entendimento obtido e no consenso resultante entre Armadores e representantes da Administração da hidrovia.

4.3 – FOLGA ABAIXO DA QUILHA (FAQ)

A FAQ para embarcações que navegam no rio Paraná, na área de jurisdição da Capitania Fluvial do Rio Paraná e da Delegacia Fluvial de Guaíra, é de 0,50m (cinqüenta centímetros). Para os comboios que se dirigem ao rio Tietê, a FAQ é de 0,30m (trinta centímetros).

4.4 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

Com relação às pontes rodoviárias existentes na hidrovia, foram estabelecidos pela extinta PORTOBRÁS os seguintes gabaritos para essas construções, que irão limitar os cruzamentos e ultrapassagens de embarcações e comboios nesses pontos:

Rio Paraná:

- altura livre - 10 metros
- vão livre - um de 100 metros ou dois de 50 metros

Para a passagem sob pontes deve-se adotar uma velocidade para a embarcação compatível com o vento e a correnteza reinantes, de modo a propiciar uma passagem segura, sem a ocorrência de "banzeiros" que comprometam as demais embarcações às margens ou no canal.

Quando na hidrovia, em função de fortes chuvas e altas vazões defluentes dos diversos reservatórios, for necessário adotar uma velocidade tal para vencer a força da correnteza, ou mesmo quando a embarcação estiver a favor da correnteza, é da responsabilidade do Comandante a condução segura da embarcação. Não são admitidas decisões do Comandante que ponham em risco a embarcação, seu pessoal e sua carga, bem como as obras de engenharia existentes na hidrovia.

Recomenda-se que, quando demandando os terminais da hidrovia as embarcações deverão reduzir sua velocidade para até a metade daquela que desenvolvem em cruzeiro normal.

Para a ultrapassagem das pontes existentes no rio Paraná, os comboios deverão ser desmembrados nos devidos pontos demarcados ao longo da margem, à jusante e montante das mesmas, devendo a ultrapassagem ser efetuada com no máximo duas chatas de cada vez.

4.5 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

As restrições físicas das obras de engenharia de vias navegáveis do Rio Paraná estabelecem as seguintes dimensões máximas permissíveis para os comboios:

- Comboio Tipo Paraná: formado por um empurrador e um grupo de chatas em linha.
- Comprimento total... 200,00 m
- Boca... 16,00 m
- Calado máximo... 3,50 m

As restrições físicas impostas pelas obras de engenharia nas vias sinalizadas são descritas na tabela a seguir:

DESCRIÇÃO	Rio Paraná
Largura da rota sinalizada em trecho reto	70,40m
Raio mínimo de rota sinalizada em curva	2.000,00m
Sobrelargura para rotas em trecho curvo	14,00m
Largura mínima de canal artificial escavado	70,00m
Largura mínima de canal submerso escavado	70,00m
Vão entre pilares para ponte sem cruzamento	50,00m
Vão entre pilares para ponte com cruzamento	100,00m
Altura livre (luz) das pontes	10,00m

A título de experiência foi autorizado pela Capitania a navegação de Comboio Tipo Tietê Duplo, com boca de 22,00m, na sua área de jurisdição, com desmembramento obrigatório nas pontes situadas na hidrovia, com as seguintes condicionantes:

Fica entendido como comboio-duplo aquele com as seguintes dimensões máximas:

a) Comprimento 137,00 metros
b) Boca 22,00 metros
c) Calado 2,50 metros
d) Altura acima da linha d’água 7,00 metros

4.6 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO/FUNDEADOUROS

É proibido o fundeio de embarcações no canal de navegação da Hidrovia e entre os pontos de desmembramentos a jusante e montante das pontes.

As embarcações ao fundearem fora desses locais deverão estar devidamente iluminadas e sinalizadas nos períodos noturno e diurno, respectivamente.

4.7- OUTRAS RESTRIÇÕES

Os comboios quando forem desmembrados nos pontos estabelecidos a montante e a jusante das pontes Ayrton Senna e de Porto Camargo, deverão fazê-lo de modo que a passagem pelo vão das pontes supracitadas ocorra sempre com, no máximo, duas chatas e um empurrador de cada vez.

4.8- PROCEDIMENTOS ESPECIAIS DE SEGURANÇA

4.8.1 - INSTRUÇÕES SOBRE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NAS PROXIMIDADES DE REPRESAS HIDRELÉTRICAS

4.8.2 - GENERALIDADES

Na área de jurisdição da CFRP existem seis grandes usinas hidrelétricas, uma no rio Paraná (Itaipu Binacional) e cinco no rio Iguaçu (Salto Caxias, Salto Osório, Salto Santiago, Salto Segredo e Foz do Areia).

Essas usinas, obviamente, têm lagos artificiais. Esses lagos, devido ao fato de possuírem vertedouros por onde é escoada a água acima dos níveis normais, apresentam riscos aos navegantes que se aproximarem das barragens, uma vez que a força das correntes pode arrastar pessoas e embarcações para essas passagens, causando danos irreparáveis. Por essa razão a navegação deve ser proibida nas proximidades, numa área perfeitamente definida.

4.8.3 - ÁREA DE NAVEGAÇÃO PROIBIDA

Essa área deve ser estabelecida pela própria usina, e seu perímetro é traçado tomando por base o lugar geométrico onde as correntes resultantes da abertura dos vertedouros (na pior situação) sejam desprezíveis.

A área deve ser perfeitamente sinalizada com uma linha de bóias amarelas ou laranjas, presas, preferencialmente, em cabos de aço fixados nas margens.

4.8.4 - DIVULGAÇÃO

As usinas hidrelétricas devem realizar permanentemente campanhas de divulgação sobre os riscos envolvidos na navegação nessas áreas, deixando claro que a desobediência a essa regra constitui ilícito previsto na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), passível de multa e apreensão da embarcação.

Às margens no entorno da área de navegação proibida devem ser afixados cartazes de advertência.

4.8.5 - PLANOS DE SEGURANÇA

É desejável que as usinas hidrelétricas tenham planos de segurança bem definidos e pessoal habilitado a tomar medidas que visem preservar a segurança de pessoas que, por qualquer motivo, adentrem a área de navegação proibida.

Os planos devem ser amplos e de conhecimento geral de todos os envolvidos, direta ou indiretamente, com os aspectos de segurança da usina.

É desejável que esteja previsto o fechamento ou não dos vertedouros, as ações das equipes de vigilância e os procedimentos de resgate.

4.8.6 - O RELACIONAMENTO DAS USINAS HIDRELÉTRICAS COM A CAPITANIA

As usinas devem comunicar por fax à Capitania a previsão de abertura dos vertedouros. A Capitania emitirá um "Aviso aos Navegantes" que será repassado à mídia da região e aos clubes e associações náuticas com as devidas instruções.

Embarcações que desrespeitem a proibição de navegação nessas áreas devem ser identificadas pelas equipes de segurança das usinas e seus dados repassados à Capitania, que tomará as medidas cabíveis.

Ressalta-se a importância da permanente troca de informações com a Capitania, já que o conteúdo e o número de informações orientará o planejamento de ações de Inspeção Naval em cada região.

4.8.7 - O CASO DA USINA HIDRELÉTRICA DE ITAIPU

A ITAIPU BINACIONAL é a usina hidrelétrica que tem maior aproximação com a Capitania, já que estão situadas na mesma cidade.

Como parte das embarcações da CFRP estão baseadas numa Patromoria localizada dentro do refúgio biológico dessa empresa, a reação para autuar embarcações navegando na área proibida é rápida, bastando uma chamada pelo VHF canal 16 ou um telefonema.

4.8.8 - PLANO DE SEGURANÇA DA ITAIPU BINACIONAL

No anexo D, encontra-se o resumo do Plano de Segurança da Itaipu Binacional, referente à embarcações e corpos estranhos à deriva.

4.8.9 - PLANO DE SEGURANÇA DAS USINAS HIDRELÉTRICAS DE SALTO CAXIAS, SALTO OSÓRIO, SALTO SANTIAGO, SALTO SEGREDO E FOZ DO AREIA.

Compete a cada Usina Hidrelétrica a elaboração, revisão e divulgação de seus Planos de Segurança, sendo que a CFRP deverá receber cópia de todos os procedimentos relativos ao referido Plano.

Após o recebimento dos Planos de Segurança, a CFRP providenciará a inclusão na NPCFRP dos procedimentos relacionados com a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e controle da poluição, que se fizerem necessários.

4.9 - REGRAS DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO ESPECÍFICAS PARA O "MACUCO SAFARI", NO RIO IGUAÇU

4.9.1 - GENERALIDADES

O turismo náutico é bem explorado no rio Iguaçu, proximidades Vila Alta, Xamberê e Cataratas do Iguaçu, num trecho de pouco mais de 5 Km., compreendido entre o final da "Garganta do Diabo" e o Porto do Macuco.

A navegação próxima as quedas d`água envolve a prática de manobras radicais desenvolvendo-se altas velocidades em locais com fortes correntezas e canais estreitos.

Em face dessas particularidades foram estipuladas Regras Especiais para as embarcações e regras específicas para a navegação no local. O segundo item foi desenvolvido pela própria empresa, atendendo solicitação da Capitania, uma vez que os mestres das embarcações da empresa são, hoje, as pessoas mais habilitadas a navegar nesse trecho do rio.

4.9.2 - DOS PILOTOS, EMBARCAÇÕES E AÇÕES DE SALVAMENTO

As embarcações deverão ser tripuladas sempre por dois pilotos, equipados com óculos de proteção (para navegar sob o borrifo das cataratas). Os pilotos devem estar aptos a recolher do rio passageiros que por eventualidade caiam da embarcação. Os barcos, portanto, deverão estar equipados com material apropriado para recolhimento de pessoas da água.

Um dos pilotos deverá estar muito bem familiarizado com o rio nesse trecho. Admite-se, portanto, que haja um piloto sendo qualificado por outro mais experiente.

O Comandante da embarcação, antes de cada passeio deverá realizar um briefing para os passageiros, alertando-os sobre as características do passeio e os procedimentos especiais que serão observados durante sua realização, deverá também zelar sempre pela boa ordem a bordo, não permitindo atitudes dos turistas que possam colocar em risco a segurança dos demais. Os passageiros deverão realizar o passeio sentados. O uso de coletes salva-vidas é obrigatório para todos a bordo.

Passageiros com problemas de locomoção deverão ser acomodados em bancos próximos aos pilotos, de forma a serem rapidamente auxiliados por um dos tripulantes em caso de emergência.

Os barcos e o porto do Macuco devem ser equipados com rádios VHF marítimos e as tripulações e o operador no porto devem estar treinadas no seu uso. Os barcos serão, preferencialmente equipados com 2 motores.

A empresa deve manter, nos períodos em que são realizados passeios, um barco de prontidão para salvamento. Ela deverá manter, também, pessoal de seu quadro de empregados treinados em primeiros socorros, aptos a entrarem em ação juntamente com o barco de prontidão.

A empresa deverá realizar treinamentos e simulações regulares de resgate de pessoa do rio, de socorro a barco sinistrado e atendimento e remoção de acidentados.

4.9.3 – REGRAS ESPECIAIS DE NAVEGAÇÃO PARA O TRECHO DO RIO IGUAÇU, ENTRE AS CATARATAS E O PORTO DO MACUCO

4.9.3.1- CARACTERÍSTICAS DO RIO NESSE TRECHO

a) DIMENSÕES

O trecho do rio, de interesse para estas normas, tem cerca de 5Km de comprimento, largura máxima 140 m, junto ao Porto do Macuco, e largura mínima de 30 m a montante do Salto dos Três Mosqueteiros.

Os dados de largura referem-se a uma vazão média de 1300 m^3/s. O rio já atingiu vazões que variaram entre 800 e 12.000 m^3/s;

b) ÁREAS NOTÁVEIS OU DE INTERESSE

Áreas de Espera: são 8 áreas de localizações conhecidas, criadas para as embarcações pairarem sob máquinas enquanto aguardam a passagem de outra embarcação (nos trechos proximos das passagens onde navega apenas um barco por vez), ou para simplesmente permitir aos turistas a contemplação das cataratas;

Áreas onde navega apenas uma embarcação: são 3 áreas onde é proibida a passagem ou permanência de mais de uma embarcação simultaneamente. A primeira fica a montante do Salto dos Três Mosqueteiros, a segunda na ponta Perigo e a terceira a juzante da gruta, no final das corredeiras; e

Trecho de corredeiras: trecho de 1 Km aproximadamente, de corredeiras, que inicia na ponta Perigo e encerra próximo à gruta.

c) PROCEDIMENTOS DE NAVEGAÇÃO

Em todo o rio será obedecido o RIPEAM.

As áreas onde a navegação é restrita à apenas uma embarcação merecem atenção especial. Qualquer embarcação que estiver em vias de demandar uma dessas áreas deverá fazer uma chamada geral no VHF, no canal 16, informando suas intenções. Caso haja algum barco na área em questão, a embarcação que ainda não demandou a área restrita dirige-se para a área de espera mais próxima e aguarda a saída da outra embarcação. Nessas áreas a velocidade máxima permitida é de 5 nós.

As embarcações deverão manter contato rádio com a base, no mínimo duas vezes em cada saída, em locais a critério da empresa.

Especial atenção deverá ser dada à navegação nas corredeiras. As manobras radicais, comuns nesse trecho, só poderão ser realizadas caso não haja outra embarcação se aproximando.

Incentiva-se à empresa que opera no local manter entendimentos com a empresa argentina que explora o mesmo passeio naquele país, apresentando estas regras aos seus responsáveis e acolhendo sugestões para seu aperfeiçoamento. A Capitania Fluvial do Rio Paraná deverá, obviamente, ser informada de qualquer óbice advindo daquela empresa que possa comprometer a segurança da navegação nessa área.

4.10 - REGRAS DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO PARA ATIVIDADES DE "RAFTING"

4.10.1 - GENERALIDADES

O crescimento do turismo ecológico trouxe para Foz do Iguaçu esportes conhecidos popularmente como "esportes radicais". O "rafting", que consiste na navegação em barcos a remos em corredeiras de rios, apresenta riscos de ferimentos aos seus praticantes devido ao reduzido controle que se tem sobre as embarcações, fruto do meio onde se navega, bastante irregular e agressivo, quando comparado à navegação de esporte e recreio convencional.

Enquanto não forem estabelecidas Normas a nível nacional, as regras estipuladas pela Capitania Fluvial do Rio Paraná deverão ser obedecidas à risca, sob pena de aplicação de multas e até mesma suspensão das atividades, para o caso de empresas que explorarem comercialmente essa navegação.

4.10.2 - EMBARCAÇÕES

As embarcações autorizadas a operar sejam do tipo inflável ou do tipo canoa, são as convencionadas para esse emprego pelos seus fabricantes.

4.10.3 - EQUIPAMENTOS DE SALVATAGEM E PROTEÇÃO INDIVIDUAL (ESPI)

São obrigatórios os seguintes ESPI:

a) Coletes Classe III, homologados pela Diretoria de Portos e Costas, de acordo com a NORMAM-05/DPC, aumentando portanto a possibilidade de uma pessoa desacordada ficar com a cabeça fora d`água.

b) CAPACETE: do tipo convencionado para esse esporte.

Em caso de dúvida quanto à eficácia de qualquer equipamento de proteção, a Federação Brasileira de Canoagem deverá ser consultada.

c) COLETE DE NEOPRENE: em caso da prática desse esporte em dias de baixas temperaturas coletes de neoprene deverão ser distribuídos aos praticantes. A espessura do tecido deverá ser compatível com a temperatura que se deseja isolar.

4.10.4 - QUALIFICAÇÃO DOS MONITORES

Para o caso de exploração comercial desse esporte, os monitores deverão ser reconhecidos pela Confederação Brasileiras de Canoagem.

Os monitores deverão estar qualificados na prestação de primeiros-socorros, de modo a poder, em caso de emergência, atender eventuais feridos no rio, mantendo-os em situação controlada até sua remoção. Especial atenção deverá ser dada para procedimentos de afogamento, fraturas e hipotermia.

4.10.5 - DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

A empresa que explora o rafting deverá receber de cada atleta uma declaração assinada, isentando a Marinha do Brasil de qualquer injúria física decorrente da prática desse esporte. Menores de idade deverão estar autorizados por seus responsáveis.

4.10.6 - RESGATE

Os passeios devem ser realizados num circuito que permita facilmente o resgate de eventuais feridos, bem como o desembarque organizado e sem riscos de todos os participantes.

4.11 - OPERAÇÕES COM MERGULHO

a) As empresas envolvidas com atividades que empreguem/utilizem o emprego de mergulhadores profissionais deverão cumprir o estabelecido na NORMAM-15/DPC;

b) O contratante e o prestador de serviços de mergulho deverão informar à CP, com antecedência mínima de 72 horas, o início da atividade, de modo que seja avaliada a necessidade de interdição da área dos trabalhos;

c) Os procedimentos a seguir discriminados deverão ser observados:

I) Em todas as operações de mergulho deverão ser utilizados balizamento e sinalização adequados, de acordo com o Código Internacional de Sinais, e outros meios julgados necessários à segurança; e

II) Caso ocorram interdições de áreas, a CP deverá promover a sua divulgação por meio de Aviso aos Navegantes.

CAPÍTULO 5
HIDROVIAS E RIOS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

5.1 - CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO NOS RIOS DA JURISDIÇÃO

A Hidrovia do Rio Paraná, na área de jurisdição, é formada pelo Rio Paraná e seus afluentes, com área de influência em dois países que são o Paraguai e Brasil, neste com influência nos Estados de São Paulo, Paraná e Mato Grosso do Sul.

A navegação é interrompida em Foz do Iguaçu pela Barragem da Itaipu Binacional, que não possui eclusa.

É navegável tanto a montante como a jusante da barragem para calados de até 2,5 metros. Pode ser visualizado da confluência do Rio Paranapanema até a cidade de Guaíra, numa extensão de 350 km. Segue-se o Lago de Itaipu, da cidade de Guaíra até a cidade de Foz do Iguaçu, com 180 km de extensão. Após a barragem, o Rio Paraná segue até a fronteira onde recebe as águas do Rio Iguaçu, numa extensão de 5 km.

O Rio Iguaçu nasce em Curitiba e corre para Oeste atravessando a área de jurisdição, contendo os reservatórios de Salto Osório, Salto Segredo, Salto Santiago e Salto Caxias, não sendo, portanto, um rio navegável em toda sua extensão.

O balizamento no Lago de Itaipu está implantado e é administrado pela AHRANA – Administradora da Hidrovia do Paraná. As cartas de navegação ao longo do Lago de Itaipu e de toda a Hidrovia Tietê-Paraná dispõem detalhadamente sobre esse balizamento e podem ser adquiridos diretamente com a administradora ou pelo sítio na internet **www.ahrana.gov.br.**

5.2 – NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA (BALSAS)

5.2.1 - APLICAÇÂO

Estabelecer os requisitos para o transporte regular de cargas, inclusive perigosas, e passageiros. Para aplicação exclusiva neste capítulo, define-se navegação de travessia, como a seguir:

- realizadas em áreas interiores;
- transversalmente ao curso de rios e canais;
- ligando dois pontos das margens em lagos e lagoas; e
- entre ilhas e margens de rios, de lagos e de lagoas, sempre em águas interiores, como transporte sobre águas entre portos e localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território brasileiro, ou entre este e os dos países limítrofes.

5.2.2 - NORMAS GERAIS

a) Nos atracadouros específicos de travessia somente poderão trafegar, atracar, desatracar e permanecer nas proximidades, as embarcações autorizadas pelo setor competente do Ministério dos Transportes ou pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem (DER) para explorar o serviço regular de travessia;

b) O embarque e o desembarque de passageiros e veículos deverão ser feitos com a embarcação totalmente atracada e com as espias passadas, sob a orientação dos funcionários da empresa concessionária. Após a partida da embarcação, nenhum veículo poderá ser deslocado de sua posição de estacionamento;

c) Todos os veículos deverão estar com o freio de estacionamento (freio-de-mão) acionado, o motor desligado, a marcha engrenada, as luzes apagadas e suas rodas calçadas com, pelo menos, dois calços, de modo a impedir movimentos durante a travessia;

d) Em hipótese alguma o transporte de veículos poderá impedir a perfeita visibilidade do timoneiro; e

e) Não deverão permanecer pessoas no interior dos veículos, enquanto a embarcação estiver em movimento.

5.2.3 - REQUISITOS PARA AS EMBARCAÇÕES

a) As embarcações deverão ser dotadas com calços, peias e cunhas, com formatos e dimensões especificadas pelo responsável técnico da empresa concessionária da travessia, de modo a impedir que os veículos se desloquem durante a viagem;

b) O convés de carga deverá possuir faixas de separação de veículos avivadas, de modo que haja espaço suficiente para a abertura de portas ou escotilhas;

c) As rampas de embarque e desembarque deverão ser obrigatoriamente içadas e travadas, antes de a embarcação suspender e assim deverão permanecer durante toda a travessia. As que não possuírem rampas içáveis deverão ter balaustradas rebatíveis ou removíveis, que deverão estar colocadas e travadas durante as travessias;

d) As embarcações que transportem carga e passageiros deverão possuir locais específicos, abrigados e perfeitamente demarcados para esses passageiros. Esses abrigos devem possuir assentos fixos;

e) O motor e seus acessórios (baterias, tanques de combustível, etc.) serão isolados por meio de cobertura e anteparas adequadas, de forma a reduzir ao mínimo o ruído, o calor e os gases emanados do interior da praça de máquinas para o setor de passageiros, a fim de evitar riscos de incêndio ou de danos pessoais; e

f) Não é permitido o transporte de carga em conveses superiores.

Deverá ser observado o disposto no CAPÍTULO 2 - DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS .

5.2.4 - INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS

a) As embarcações deverão ter, em locais visíveis ao público, cartazes indicando:

1) Os limites máximos de carga e de passageiros por convés;

2) Local de guarda dos coletes salva-vidas;

3) Número do telefone da empresa e da CP ou DL da área de jurisdição; e

4) Todos os veículos deverão estar com o freio de estacionamento (freio-de-mão) acionado, o motor desligado, a marcha engrenada, as luzes apagadas e suas rodas calçadas com, pelo menos, dois calços, de modo a impedir movimentos durante a travessia conforme NORMAM-02, alínea 1001 c); e

b) A concessionária fixará em local visível ao público, junto aos pontos de embarque, os horários regulares de travessia, ou o período de funcionamento daquelas que dependem do movimento em cada margem.

O modelo de placa sugerido encontra-se no Anexo B.

5.2.5 - TRAVESSIA

a) Para maior segurança, os passageiros deverão permanecer fora dos veículos durante a travessia, em local apropriado, sentados ou em pé;

b) Nenhuma pessoa poderá viajar na borda, na balaustrada ou em qualquer outro local da embarcação que não ofereça a segurança adequada; e

c) A operação de travessia deverá ser interrompida pelo comandante da embarcação, sempre que julgar haver risco à navegação, seja pelas condições ambientais adversas, seja pelas condições da embarcação ou pela recusa dos passageiros em atender às normas de segurança.

Procedimentos e informações adicionais encontram-se disponíveis nas NORMAM, que podem ser acessadas pelos sítios **www.dpc.mar.mil.br**, **www.cfrp.mar.mil.br** e **www.dlguaira.mar.mil.br** .

Eventuais esclarecimentos e dúvidas, solicita-se entrar em contato com a CFRP ou DelGuaíra, mais especificamente na Divisão de Segurança do Tráfego Aquaviário de cada Organização Militar.

5.2.6 - JULGAMENTO DE INFRAÇÃO

a) Lavrada a notificação, o infrator disporá de 08 (dias) úteis de prazo para prestar esclarecimento(s) referente(s) à(s) sua(s) infração(ões) e defesa. Caso a defesa não seja apresentada no prazo estabelecido o auto será julgado à revelia do infrator; e

b) Considerado procedente o auto, será estabelecida a pena e dada ciência ao infrator. Caso a pena imposta seja multa, o infrator terá um prazo de 15 dias para pagamento.

5.2.7 - DEVERES DO COMANDANTE, TRIPULANTES E PASSAGEIROS

5.2.7.1 - COMANDANTE

a) O Comandante tem os seguintes deveres:

I - cumprir e fazer cumprir por todas as pessoas a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - manter a disciplina na sua embarcação, zelando pelo cumprimento dos deveres dos tripulantes e passageiros;

III - fazer inspecionar a embarcação, pelo menos uma vez por dia, para verificar as condições de asseio e higiene;

IV - cumprir as disposições previstas nas instruções sobre os meios de salvamento a bordo;

V - tomar todas as precauções para completa segurança da embarcação, quer em viagem, quer no porto;

VI - manter a derrota determinada e os portos de escala da embarcação;

VII - estudar cuidadosamente os Atlas de navegação, croquis e mapas dos rios, lagos, portos e terminais em que navegar e comparar os dados que eles contêm, utilizando todos os demais elementos de auxílio à navegação que possuir, anotando e registrando tudo que mereça atenção ou julgue de importância;

VIII - cumprir e fazer cumprir o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM);

IX - fazer com que todos conheçam seus lugares e deveres, em casos de incêndio, colisão, abandono, queda de homem na água e outras situações de emergência;

X - assumir, pessoalmente, a direção da embarcação sempre que necessário, em trechos de navegação perigosa, entrada e saída ou aproximação de portos e terminais, da atracação e desatracação, baixa visibilidade, mau tempo e em qualquer outra situação de emergência;

XI - socorrer embarcação em perigo ou em caso de acidente, prestando o auxílio que for possível, desde que não coloque em sério risco sua própria embarcação, equipagem ou passageiros;

XII - não abandonar a embarcação, por maior perigo que ofereça, a não ser em virtude de naufrágio, quando julgar indispensável o abandono, após ter empregado a maior diligência para salvar os passageiros e tripulantes;

XIII - dar conhecimento à Diretoria de Hidrografia e Navegação, bem como à Capitania ou Delegacia subordinada e às demais embarcações que encontrar, pelo meio mais rápido de comunicações que dispuser, de todas as ocorrências e estorvos concernentes à navegação que encontrar não registrados nos atlas de navegação e não divulgados em avisos aos navegantes, tais como: casco soçobrado ou em abandono, acidentes ou obstáculos à navegação, não demarcados, e outros. A comunicação será acompanhada de todos os esclarecimentos para localização e perfeita caracterização do estorvo encontrado;

XIV - informar, pelo meio mais rápido de comunicação que dispuser, quaisquer alterações observadas no funcionamento, características ou posicionamento dos faróis, bóias e balizas;

XV - comunicar à Capitania ou à Delegacia subordinada, qualquer incidente que ocorrer com a embarcação sob seu comando, com os passageiros, com os tripulantes ou entre uns e outros, dando igual ciência às autoridades policiais quando for o caso.

5.2.7.2 - TRIPULANTES

a) Todo Tripulante tem os seguintes deveres:

I - obedecer ao Comandante e abster-se de rixas e desordens a bordo;

II - auxiliar nas manobras de fundeio, atracação e desatracação da embarcação e desmembramento e montagem do comboio; e

III - cooperar para o salvamento de passageiros, facilitando os meios e o desembarque das pessoas, se for o caso.

5.2.7.3 - PASSAGEIROS

Todo passageiro tem os seguintes deveres obedecer ao Comandante e à tripulação no que diz respeito às determinações impostas pelas contingências da operação da embarcação:

I - abster-se de rixas a bordo;

II - cooperar na manutenção da disciplina a bordo; e

III - cooperar nas fainas de emergência atendendo prontamente às determinações do Comandante e da tripulação.

5.3 - ADMINISTRAÇÃO DA HIDROVIA

A Hidrovia do Paraná é administrada pela Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA – entidade subordinada a Cia. Docas do Maranhão (CODOMAR). O endereço é Av. Brigadeiro Faria Lima, nº 1.884 – 5º andar – Jardim Paulistano – São Paulo – SP- CEP 01451-000. Tel. (011)2106-1600 - Fax (011) 3815-5435. O sítio na internet é **www.ahrana.gov.br.**

5.4 - DOCUMENTAÇÃO DE INTERESSE E NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA

A Diretoria de Portos e Costas disponibilizou as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) na Internet. Para a jurisdição da CFRP as NORMAM mais importantes são as seguintes:

- NORMAM – 02/DPC
- NORMAM - 03/DPC
- NORMAM – 08/DPC
- NORMAM – 11/DPC

Essas Normas trazem os modelos dos documentos necessários aos serviços prestados pela Capitania.

Os endereços na Internet onde poderão ser encontradas são: **www.dpc.mar.mil.br**, **www.cfrp.mar.mil.br** e **www.dlguaira.mar.mil.br** .

Aqueles que não dispuserem de acesso à Internet poderão solicitar à Capitania Fluvial do Rio Paraná ou a Delegacia Fluvial de Guaíra os modelos necessários por Fax ou pelo correio.

Anexos:
A – Informações aos Candidatos a Amador;
B – Modelos de Placas;
C - Dispositivos utilizados para atrelamento; e
D - Resumo do Plano de Segurança da Itaipu Binacional.

RICARDO DONDEO
Capitão-de-Fragata
Capitão dos Portos
ASSINADO DIGITALMENTE

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

ANEXO A

A MARINHA DO BRASIL INFORMA QUE:

1. Não mantém convênio, acordo ou associação de classe ou particulares para realização do processo de habilitação de Arrais Amador, ou mesmo para a preparação dos candidatos;

A Capitania Fluvial do Rio Paraná não comercializa apostilas, livros ou quaisquer outro material didático com vista à preparação dos candidatos à realização do exame de Arrais Amador;

2. A Prova é emitida a partir de um banco de dados do sistema informatizado de controle de Amadores (SISAMA), sob a responsabilidade da Diretoria de Portos e Costas, e que não permite a ingerência por parte de qualquer outro órgão, que não aquela Diretoria especializada;

3. Para o presente exame, serão usados modelos de provas diferentes, distribuídos de forma alternada pelas fileiras de prova;

4. Para aprovação no exame será necessário o acerto de no mínimo 20 questões (50% da prova), 19 questões acertadas configura reprovação, não cabendo questionamento, revisão ou concessão de nota;

5. Após o término do período de realização do exame as provas serão recolhidas conferidas e, sempre que possível, será procedida a entrega das Carteiras de Habilitação aos aprovados ou respectivos representantes legais. No caso da impossibilidade da entrega da Carteira de Habilitação, será entregue o respectivo protocolo com validade de 30 dias, para cada candidato;

6. Todas as provas e demais documentos componentes do processo de habilitação dos novos amadores serão restituídos à CFRP. Em hipótese alguma serão entregues aos Organizadores da prova ou terceiros;

7. Visando garantir a lisura do processo de habilitação, as provas estão acondicionadas em malote específico, lacrados e serão abertos, agora, na presença de todos os candidatos, pelas mãos de um destes. Os três últimos candidatos só poderão sair juntos, após o último haver terminado a prova;

8. As notas serão informadas, em caráter particular, ao candidato ou seu representante legal;

9. As provas serão distribuídas e, posteriormente, serão lidas as instruções específicas. Os candidatos deverão aguardar autorização para o início;

10. As provas na cidade de Foz do Iguaçu são realizadas nas instalações da CFRP, toda última quarta feira, do mês as 14:00 horas, independente do número de candidatos; e

11. Maiores informações, pelos telefones (45) 3523.2332; 3523.1574; Telefax: (45) 3523.2332 R - 211.

Email: secom@cfrp.mar.mil.br
Divisão de Segurança do Tráfego Aquaviário: 3523.1574
Pelos sítios: **www.dpc.mar.mil.br**, **www.cfrp.mar.mil.br** e **www.dlguaira.mar.mil.br** .

RICARDO DONDEO
Capitão-de-Fragata
Capitão dos Portos
ASSINADO DIGITALMENTE

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

ANEXO B

PLACA EM TERRA:

NOME DA BALSA

NOME DA EMPRESA:

TELEFONE DA EMPRESA:

HORÁRIO DA TRAVESSIA/ PERÍODO DE FUNCIONAMENTO:

LIMITE MÁXIMO DE CARGA:

LIMITE MÁXIMO DE PASSAGEIROS:

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

TELEFONE: 0XX(45) 3523-2332

OBS: TAMANHO PREFERIDO: 1,5M X 1,5M

PLACA FIXADA NA BALSA

A empresa deverá confeccionar cartazes em locais visíveis ao Público informando:

a) local de guarda dos coletes salva-vidas;
b) todos os veículos deverão estar com o freio de estacionamento (freio-de-mão) acionado, o motor desligado, a marcha engrenada, as luzes apagadas e suas rodas calçadas com pelo menos, dois calços, de modo a impedir movimentos durante a travessia; e
c) os passageiros deverão permanecer fora dos veículos durante a travessia, em local apropriado, sentados ou em pé.

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

ANEXO D

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DO RIO PARANÁ

ANEXO C

REQUISITOS OPERACIONAIS, TÉCNICOS E CONSTRUTIVOS DO SISTEMA DE AMARRAÇÃO E ATRELAMENTO DE COMBOIOS.

1 – REQUISITOS OPERACIONAIS

Os dispositivos utilizados para atrelamento deverão atender aos seguintes requisitos operacionais:

- estar disposto adequadamente ao longo da embarcação, de forma a não oferecer riscos de acidentes envolvendo vidas humanas;
- estar em boa condição de uso e pronto para o mesmo, não possuindo trincas, cantos vivos, pontos de corrosão e incrustações que comprometam seu funcionamento;
- permitir soltar os cabos a qualquer momento e em tempo curto;
- a ligação entre empurrador e chata(s) deverá garantir a rigidez do comboio quando navegando; e
- impedir o movimento transversal e longitudinal das embarcações componentes do comboio quando navegando.

2 – REQUISITOS TÉCNICOS E CONSTRUTIVOS

No caso de embarcações que operam em duas Áreas de Navegação (1 e 2) deverão atender integralmente os requisitos técnicos para Área 2.

2.1 – Cabos

2.1.1 - Especificação

Os cabos de amarração e atrelamento deverão atender às características construtivas e dimensões fixas pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, bem como serem de aço e, preferencialmente do tipo 6 x 24 + 7 AF (6 cordões de 24 fios e 7 almas de fibra) ou outro de característica equivalente ou superior. A tensão de ruptura deverá ser no mínimo de 140 Kgf/mm2.

2.1.2 - Resistência

Os cabos deverão ter no mínimo as seguintes cargas de ruptura:

a) Cabos de amarração e atrelamento entre empurrador e flotilha de chatas:

Independente da área de navegação, a carga de ruptura total do(s) cabo(s) de atrelamento de um dos bordos do empurrador com a flotilha de chatas deve ser superior a Crup onde:

Crup = (20 x IHP x Le)/Be
sendo:
Crup: carga total de ruptura (Kgf)
IHP: Potência total do(s) motor(es) de propulsão do empurrador (CV)
Le: Comprimento total do empurrador (m)
Be: Boca moldada do empurrador (m)
b) Cabos de amarração e atrelamento entre chatas:
Em função da área de navegação e do numeral de equipamento (NE) da chata, a carga mínima de ruptura de cada cabo é dada na tabela nº 1. O numeral de equipamento é calculado pela formula abaixo:
NE = L x B x H + 0,25 X V
sendo:
NE: numeral de equipamento (m3)
L: Comprimento da chata (m)
B: Boca da chata (m)
H: Calado máximo da chata (m)
V: Volume das obras mortas do casco, excluindo casarias cuja largura seja menor de 25% da boca da chata (m3)
Obs: O NE deverá ser calculado para a maior chata formadora da flotilha.
2.1.3 – Quantidade
O comboio deverá possuir cabos em número e quantidade suficiente para possibilitar, de forma independente, a amarração e atrelamento entre empurrador e flotilha e chata a chata em ambos os bordos.
2.1.4 – Cabos de Fibra Sintética
No lugar de cabos de aço para amarração e atrelamento entre chatas, podem ser usados cabos de fibra sintética, desde que sua carga de ruptura seja maior que os valores presentes na tabela nº 2 de um montante igual a:
30% para cabos de polipropileno; e
20% para cabos de outras fibras sintéticas.
2.2 – Cabeços
2.2.1 – Especificações
Os cabeços deverão ser de aço ou material com resistência equivalente, atendendo as características construtivas e dimensionais fixadas pela ABNT.
Os cabeços deverão ser preferencialmente do tipo dupla com orelhas de construção naval. As dimensões dos cabeços serão em função da carga de ruptura do cabo de amarração e atrelamento, calculada conforme item 2.1.1.
A base do cabeço deverá ser objeto de reforço estrutural e soldada junto aos perfis longitudinais e/ou transversais do convés (sicorda/vaus),

colocando sempre que possível, estruturas internas aos cabeços, de modo a transmitir e disseminar os esforços ao longo da estrutura do casco.

2.2.2 – Quantidade

Toda embarcação deverá ser equipada com no mínimo 4 cabeços duplos, sendo dois situados a vante (um a bombordo e outro a boreste) e dois a ré (um à bombordo e outro a boreste).

Entre estes cabeços, em cada bordo, deverá ser instalado cabeços duplos adicionais dependendo do comprimento da embarcação. Em ambos os bordos a máxima distância entre os cabeços deverá ser no máximo de 15,00 (quinze) metros.

Os cabeços não deverão ser utilizados simultaneamente para a amarração entre chatas e atrelamento da flotilha com o empurrador.

2.3 – Guinchos

Nos comboios, o empurrador deverá ser equipado com pelo menos dois guinchos de amarração, um em cada bordo, possibilitando a amarração e atrelamento entre empurrador e flotilha.

Para amarração entre chatas formadoras da flotilha, cada chata deverá possuir pelo menos dois guinchos de amarração, um a vante e um a ré da embarcação.

Os guinchos, bem como os elementos de transmissão dos esforços desenvolvidos pelo comboio, deverão ser dimensionados em função da carga de ruptura dos cabos, conforme item 2.1.2.

CARGA DE RUPTURA POR CABO DE AMARRAÇÃO (tf)

Tabela Nº 1:

NE (*)	ÁREA 1	ÁREA 2
50	2.50	2.80
100	2.50	2.80
150	2.80	3.20
200	3.20	4.55
300	4.00	5.00
400	4.80	6.00
500	5.60	7.10
600	6.30	7.80
800	7.60	9.50
1000	8.80	11.00
1200	10.10	12.80
1600	11.30	14.15
2000	12.00	16.10
2400	14.00	17.60

(*) Para os valores intermediários, efetuar interpolação intermediária

Conforme normas ABNT, NBR-6890 “Cabos de Aço Galvanizados para uso naval – Especificação”, os cabos de aço são fabricados em diversas qualidades e classificados pela sua resistência em três categorias a saber:

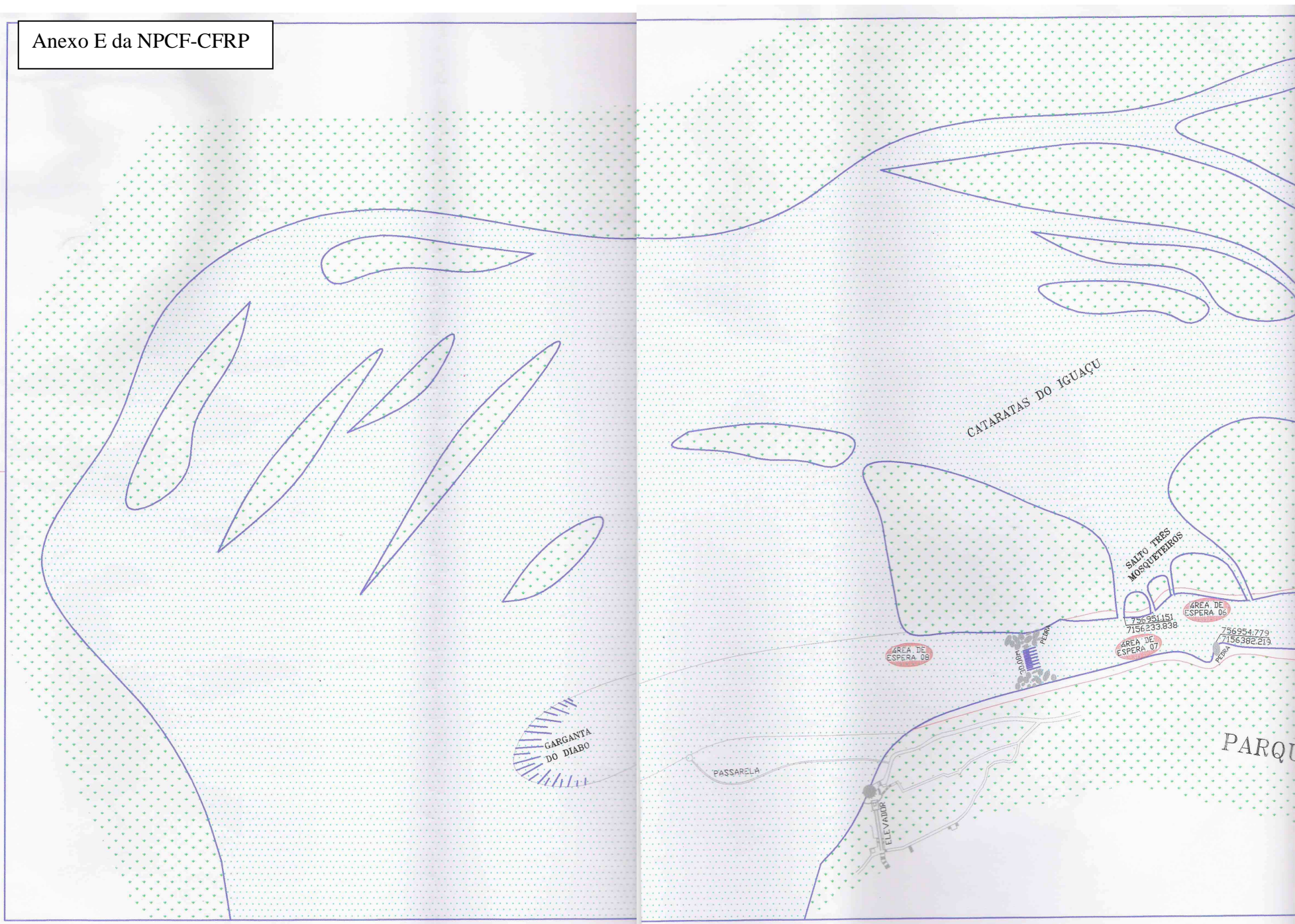
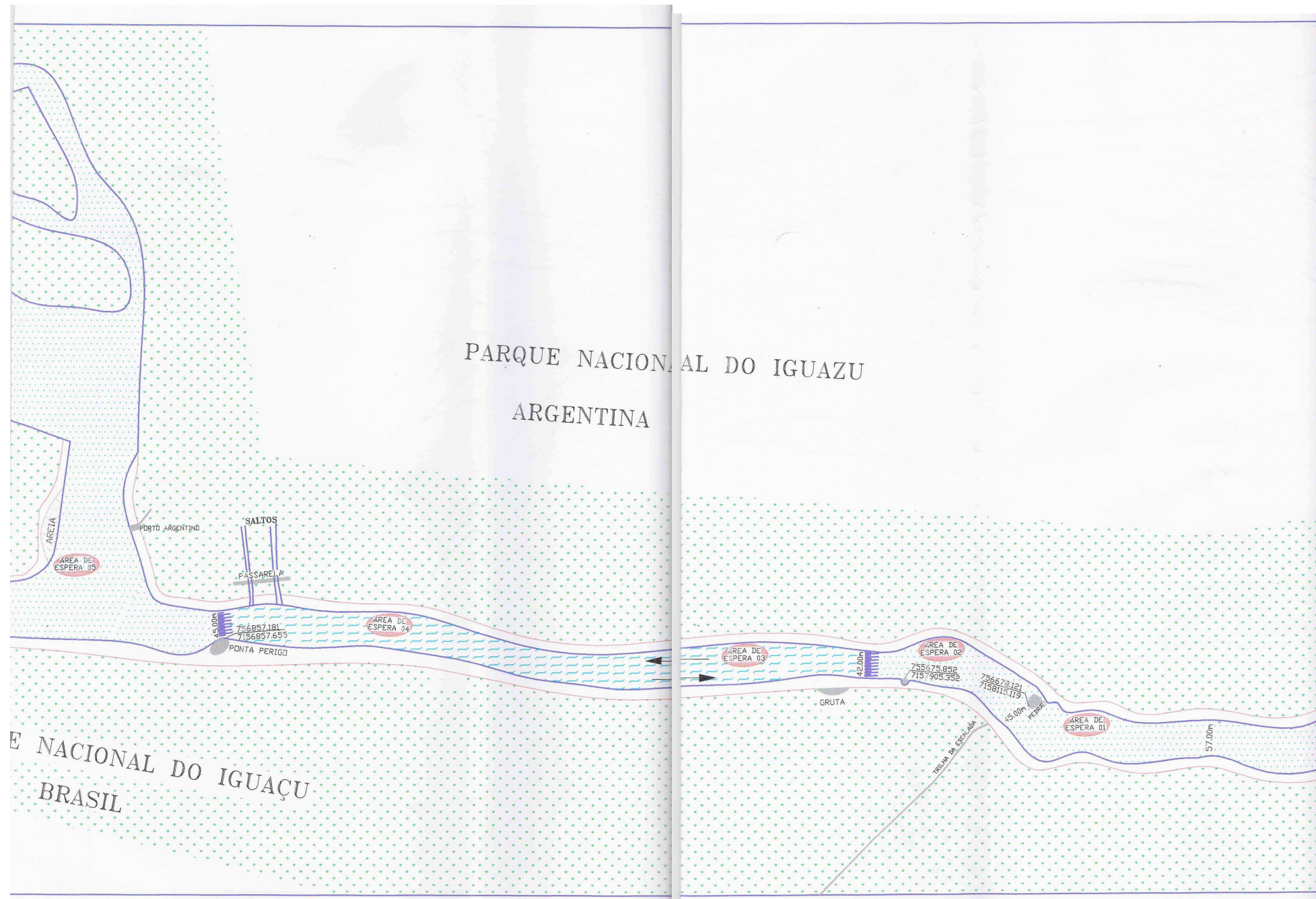
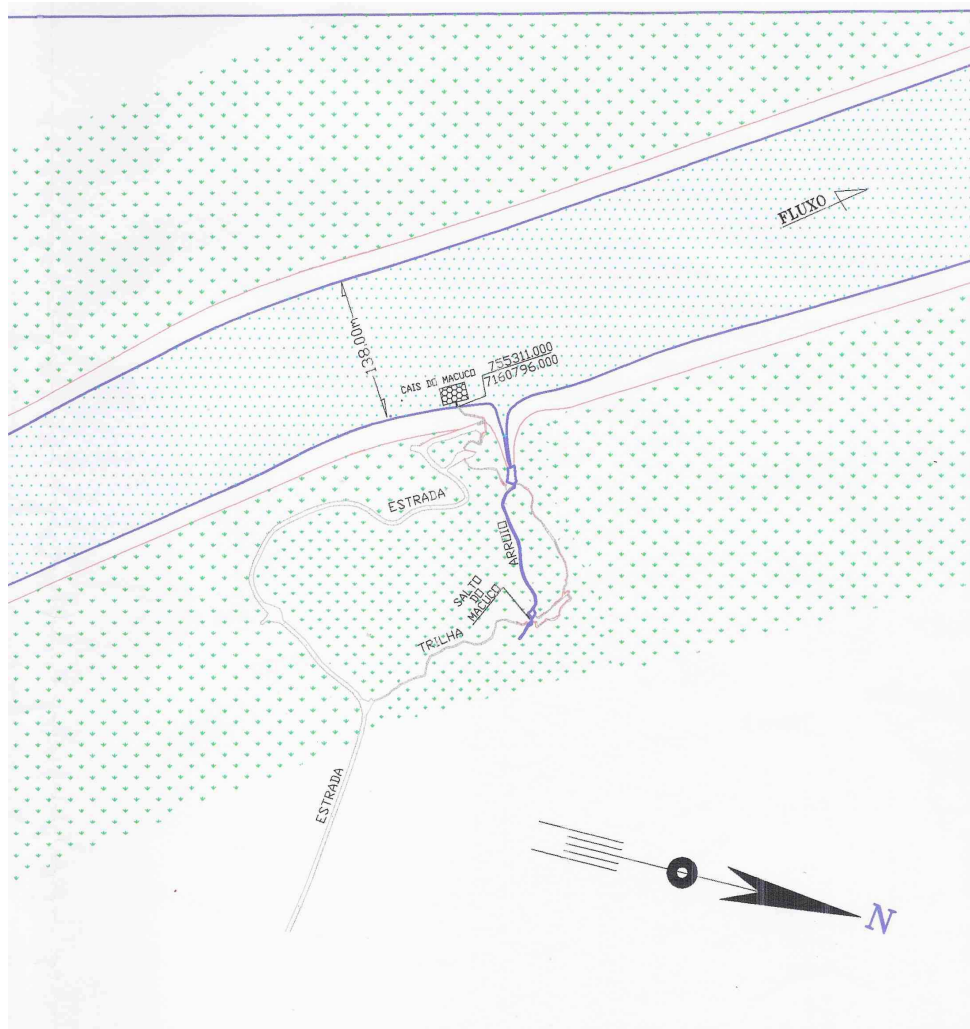
RESISTÊNCIA À TRAÇÃO APROXIMADA (kgf/mm2)	DENOMINAÇÃO AMERICANA CORRESPONDENTE
140 A 160	MS – Mil Polo Sete
	(Aço Médio Arado)
160 a 180	PS – Polo Sete
	(Aço de Arado
180 a 200	PIS – Improved Plow Steel
	(Aço de Arado Melhorado)

CONSTRUÇÃO 6 X 24 + 7 AF

Tabela Nº 2:

DIÂMETRO (mm)	DIÂMETRO (Pol.)	PESO (Kg/m)	CARGA MÍNIMA DE RUPTURA (Kg/f)
8,0	5/16	0,201	3.007
9,5	3/8	0,290	4.330
11,5	7/16	0,395	5.865
13,0	1/2	0,520	7.020
14,5	9/16	0,655	9.616
16,0	5/8	0,800	11.800
17,5	11/16	0,968	14.240
19,0	3/4	1,160	16.900
22,0	7/8	1,500	22.900
26,0	1	2,050	29.700
29,0	1.1/8	2,600	37.400
32,0	1.1/4	3,210	46.000
35,0	1.3/8	3,880	55.300
38,0	1.1/2	4,630	65.600
42,0	1.5/8	5,420	76.600
45,0	1.3/4	6,290	88.450

FONTE: Catálogo CIMAF – Cabos de Aço.

Anexo E da NPCF-CFRP
CATARATAS DO IGUAÇU
SALTO TRÊS
MOSQUETEIROS
ÁREA DE
ESPERA 06
756951.151
7156233.838
756954.779
7156382.219
ÁREA DE
ESPERA 07
PEDRA
ÁREA DE
ESPERA 08
PEDRA
30.00m
GARGANTA
DO DIABO
PASSARELA
ELEVADOR
PARQU

PARQUE NACIONAL DO IGUAZU
ARGENTINA
PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU
BRASIL
ARROIO
AREIA
756508.767
7158642.625
129,00m
ENTRADA DE PEDRAS
87,00m
756076.584
7159661.540
ARROIO DAS CAPIVARAS
SALTO ERETCHETA
AREIA
130,00m
PASSAGEM DE 01 (UMA) EMBARCAÇÃO
SENTIDO DE NAVEGAÇÃO SEGUNDO RIPEAM
MATA NATIVA
ÁGUAS CALMAS
CORREDEIRAS (Extenção 1000 metros)
ÁREA DE ESPERA
ÁREA DE ESPERA / SEGURANÇA

FLUXO
138,00m
CAIS DO MACUCO
755311,000
7160796,000
ESTRADA
ARROIO
SALTO DO MACUCO
TRILHA
ESTRADA
N
FOZ TOPOGRAFIA S/C LTDA FONE FAX = (0xx45)523.5212
TITULO
PLANTA TOPOGRAFICA
IMÓVEL
RIO IGUAÇU (ENTRE O CAIS DO MACUCO E CATARATAS DO IGUAÇU)
MUNICIPIO
FOZ DO IGUAÇU
EST.
PARANÁ
ESC.
1.5000
LEV.
ROBERTO L. DOS SANTOS
CAL.
JOSÉ MOACIR BRECHER
AUTO-CAD14
JOSÉ MOACIR BRECHER
DATA
27/06/2001
COORDENAÇÃO
SERGIO HILMAR GOMES DA SILVA (ENGº NAVAL)
COORDENAÇÃO
MARCELO SKAF (AMBIENTAL CONSULTORIA)
RESPONSAVEL
ILHA DO SOL AGENCIA DE VIAGENS LTDA
MACUCO SAFARI DE BARCO
TOPOGRAFO
JOSÉ MOACIR BRECHER